

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES.

TOME I.

PARIS. — IMPRIMÉ PAR E. THUNOT ET Ce,
rue Racine, 26, près de l'Odéon.

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES.

MÉMOIRES ET DOCUMENTS

RELATIFS

A L'ART DES CONSTRUCTIONS

ET AU SERVICE DE L'INGÉNIEUR;

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.

3e SÉRIE.

1851

PARIS.

CARILIAN-GŒURY ET Vor DALMONT,

LIBRAIRES DES CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES,

Quai des Augustins, no 49.

Près la rue des Grands-Augustins.

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES.

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.

(N° 1)

[3 janvier 1851.]

Chemins de fer; cahier des charges; tarif; interprétation; conflit. — Lorsqu'une cour d'appel se trouve saisie de deux instances, où figurent des parties différentes, mais dans lesquelles les questions à résoudre sont identiques, et qui présentent à faire l'application des mêmes lois, le préfet qui veut revendiquer pour l'autorité administrative la connaissance de ces deux affaires agit irrégulièrement s'il ne prend qu'un seul arrêté de conflit, mais cette irrégularité n'est pas de nature à vicier de nullité cet arrêté (*). — Les cahiers de charges et les tarifs annexés aux lois de concession des chemins de fer peuvent être interprétés et appliqués par le pouvoir judiciaire dans les dispositions qui constituent des droits particuliers et des obligations déterminées au profit des tiers. — En conséquence, il appartient aux tribunaux de statuer sur des demandes dirigées contre une compagnie con-

(*) *Voir*, dans le même sens, une ordonnance du 7 décembre 1841, *Jouan*, 2e série, t. V, p. 64.

cessionnaire dans le but : 1° d'obtenir des dommages-interêts pour réparation du préjudice causé à une compagnie d'embranchement ou à des particuliers par des réductions abusives de tarifs ou d'autres moyens prohibés par le cahier des charges; 2° de contraindre, également sous peine de dommages-intérêts, la compagnie défenderesse à soumettre à l'homologation de l'administration de nouveaux tarifs conformes aux prescriptions de l'acte de concession. La compétence de l'autorité judiciaire en ce cas ne fait pas obstacle au droit d'homologation des tarifs réservé par la loi à l'administration.

L'article 41 *bis* du cahier des charges de la compagnie du chemin de fer du Nord dispose : « Que toute réduction de tarifs, consentie sur l'une des » sections de la ligne du Nord en faveur des voyageurs ou des marchands » allant de Calais à Paris et réciproquement, devra être consentie, jusqu'à » concurrence de la même somme, entre Paris et Amiens au profit des voya- » geurs et des marchandises allant de Paris à Boulogne et réciproquement. »

La compagnie du chemin de fer de Boulogne a prétendu que cet article du cahier des charges avait été violé, à son préjudice, par la compagnie du Nord, et elle a assigné cette dernière, devant le tribunal de commerce de la Seine, à l'effet d'obtenir : 1° des dommages-intérêts, à dresser par état, pour réparation du préjudice déjà causé ; 2° 1 000 francs de dommages-intérêts, par chaque jour de retard apporté par la compagnie du Nord à mettre les tarifs de Paris à Amiens sur Boulogne en concordance avec la perception réellement faite par ladite compagnie sur le parcours de Paris à Calais.

Sur cette assignation, est intervenu à la date du 2 juillet 1849, un jugement, par défaut, du tribunal de commerce ainsi motivé :

« Attendu qu'il s'agit d'une contestation entre deux compagnies commerciales, née à l'occasion d'un fait de commerce ;

» Que la solution du litige se rattache à l'interprétation de l'article 41 *bis* du cahier des charges annexé à la loi du 15 juillet 1845 ;

» Que si ledit cahier des charges a été préparé par l'administration, il est devenu un acte législatif par la sanction qu'il a reçue des trois pouvoirs ;

» Qu'il n'y a donc pas lieu de surseoir jusqu'après l'interprétation par l'autorité administrative d'une disposition de la loi, dont l'appréciation appartient dès à présent aux tribunaux judiciaires ;

» Par ces motifs, le tribunal rejette l'exception de sursis, ordonne de plaider au fond, et faute par la compagnie de plaider, donne défaut contre elle, etc. »

Un second jugement du 28 décembre 1849 a débouté la compagnie du Nord de l'opposition formée par elle au jugement ci-dessus et l'a condamnée à faire à la compagnie de Boulogne une réduction de tarif calculée par kilomètre, en prenant pour base du prix de parcours de Paris à Amiens la proportion relative des prix du parcours de Paris à Calais.

Appel de ce jugement a été interjeté, par la compagnie du Nord, devant la cour de Paris. La même cour s'est trouvée saisie d'un second appel contre un autre jugement rendu également par le tribunal de commerce de la Seine, sur

une demande formée contre la compagnie du chemin de fer du Nord, par le sieur J. Lebeau et plusieurs négociants de Boulogne.

Sur ce double appel, le préfet de la Seine a proposé le déclinatoire.

Le procureur général a pris des conclusions tendant au rejet du déclinatoire, par le motif qu'il s'agissait dans les deux instances, non pas de contester le droit de l'administration d'approuver la réduction opérée par la compagnie du chemin de fer du Nord sur ses tarifs pour le trajet de Paris à Calais ou à Dunkerque, mais seulement de réclamer pour la compagnie de Boulogne l'application de l'article 41 *bis* inséré au cahier des charges.

Conformément à ces conclusions, la cour a rejeté le déclinatoire par deux arrêts rédigés comme il suit :

« Considérant que, dans la contestation soumise à la cour, il s'agit de l'interprétation et de l'application de l'article 41 *bis* du cahier des charges de la compagnie du Nord, cahier des charges annexé à la loi de concession du 15 juillet 1845, et devenu, lui-même, loi de l'état;

» Qu'il n'est demandé par les parties aucune modification, soit des tarifs, soit d'un acte administratif quelconque;

» Que si la demande de la compagnie du chemin de fer de Boulogne était admise par la cour, comme elle l'a été par le tribunal de commerce, la compagnie du chemin de fer du Nord aurait seulement, pour obéir au jugement et à l'arrêt, à se pourvoir auprès de l'administration, à l'effet d'obtenir les autorisations exigées par les lois et règlements, et que la position pourrait rendre nécessaire;

» Que les dommages et intérêts demandés par la compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne sont également fondés sur le même article 41 *bis* du cahier des charges; qu'ils ont pour objet de réparer le préjudice prétendu éprouvé par la compagnie du chemin de fer de Boulogne, et que cette compagnie ne demande pas la restitution des taxes perçues par le chemin du Nord;

» Qu'ainsi, par ce chef de conclusions, les actes de l'autorité administrative ne sont ni attaqués ni menacés de l'être;

» Considérant, dès lors, que sous tous les rapports le débat engagé entre les deux compagnies, est de la compétence de l'autorité judiciaire;

» Rejette le déclinatoire, etc. »

Copie de ces arrêts a été transmise au préfet de la Seine, qui a pris, le 15 juillet, un arrêté de conflit pour revendiquer les deux instances, en se fondant sur les articles 41 et 47 du cahier des charges annexé à la loi de concession du chemin de fer du Nord, sur la loi du 15 juillet 1845 relative a la police des chemins de fer, le règlement d'administration publique du 15 novembre 1846, l'article 13, titre 2 de la loi du 16 août 1790, la loi du 16 fructidor an III et celle du 28 pluviôse an VIII. Cet arrêté était motivé comme il suit :

« Considérant que, d'après les lois et règlements susvisés, c'est à l'administration qu'il appartient exclusivement d'homologuer les tarifs des chemins de fer et d'autoriser la perception des taxes;

» Considérant que le fond du débat, actuellement pendant devant la cour, n'est et ne peut être que la restitution sous forme de dommages-intérêts de taxes dont la perception a été régulièrement autorisée par l'autorité administrative;

» Considérant que le droit de l'administration deviendrait illusoire si les tribunaux pouvaient entraver son action et substituer leur autorité à la sienne, en ordonnant la restitution ou la modification de taxes régulièrement homologuées;

» Considérant qu'il est de principe consacré par la jurisprudence qu'il n'appartient qu'à l'autorité administrative d'interpréter ses propres actes;

» Que les ordonnances et décisions homologatives des tarifs des chemins de fer constituent de véritables actes administratifs que les tribunaux ne sauraient réformer directement ni indirectement;

» Considérant que la solution de la contestation dont il s'agit est évidemment subordonnée à l'examen préalable et à l'interprétation par l'administration des divers actes administratifs qui ont homologué les tarifs du chemin de fer du Nord;

» Considérant, dès lors, qu'avant de retenir la cause, pour être statué sur le fond, la cour aurait dû renvoyer l'affaire devant l'autorité administrative, à qui il appartient d'interpréter, de modifier, et même de réformer, s'il y a lieu, ses propres actes;

» Considérant que les tribunaux ne peuvent s'immiscer dans cette interprétation, et doivent se borner à appliquer les actes de l'administration, lorsque ces actes contiennent des dispositions assez claires par elles-mêmes pour n'avoir pas besoin d'être interprétées. »

Des observations sur l'arrêté de conflit ont été présentées d'une part, par les deux compagnies du Nord et de Boulogne, d'autre part, par le ministre des travaux publics et par les sieurs Lebeau et consorts.

La compagnie de Boulogne et les sieurs Lebeau et consorts ont soutenu que la compétence judiciaire était incontestable à l'égard de toute demande de dommages-intérêts formée contre les compagnies, par des tiers qui se plaignent de ce qu'elles ne se sont pas conformées aux conditions de leurs cahiers des charges et de ce que, par cette violation, elles leur ont causé un préjudice (arrêts de la cour de cassation des 10 janvier 1849 et 19 juin 1850). En vain, disaient-ils, prétend-on que le litige actuel dépend du sens et de la portée du cahier des charges qui, étant un acte administratif, devrait être interprété par l'autorité administrative préalablement au jugement de l'autorité judiciaire; le cahier des charges dont il s'agit, voté en même temps que la loi du 15 juillet 1845, qui autorise l'adjudication de la concession du chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique, n'est pas un acte administratif, puisqu'il tire sa force obligatoire, non de l'administration, mais du pouvoir législatif, de qui il émane; c'est un acte équivalent à la loi et qui peut être interprété par l'autorité judiciaire, quand il s'agit des droits des tiers protégés par les dispositions dudit cahier des charges. Cet acte lui-même, en attribuant à la juridiction administrative la connaissance des contestations qui s'élèveraient au sujet de son exécution ou de son interprétation (article 63), n'a parlé que des contestations entre l'administration et la compagnie concessionnaire, et semble par conséquent avoir laissé dans le droit commun les contestations entre la compagnie et les tiers. Voulût-on reconnaître au cahier des charges précité le caractère d'acte administratif, la compétence des tribunaux ordinaires ne devrait pas moins être maintenue,

car en matière de taxes indirectes (et la partie du tarif des chemins de fer qui correspond au droit de péage est une taxe proprement dite), il est de principe que les tribunaux sont compétents pour connaître des contestations élevées par les citoyens, alors même qu'il s'agit de l'application des tarifs préparés et adoptés par l'autorité administrative. On ne saurait non plus objecter que l'allocation des dommages-intérêts réclamés par les demandeurs aurait pour effet de faire considérer comme illégales des taxes homologuées par l'administration, l'administration ayant déclaré elle-même que l'homologation donnée précédemment par elle *ne pourrait porter aucune atteinte aux droits que la compagnie de Boulogne voudrait déduire de l'article* 41 bis *du cahier des charges;* d'ailleurs, quelle que fût la décision de l'autorité judiciaire, l'administration serait toujours libre d'admettre ou de rejeter les nouveaux projets de tarifs que la compagnie du Nord serait tenue de lui soumettre, si elle succombait sur le fond du procès. Enfin l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, qui attribue au conseil de préfecture la connaissance des réclamations des particuliers qui se plaignent de torts et dommages procédant du fait personnel des entrepreneurs, est inapplicable à la contestation actuelle où les dommages allégués proviennent, non de travaux publics depuis longtemps achevés, mais de l'application de tarifs par une compagnie concessionnaire d'une entreprise de transports.

La compagnie du chemin de fer du Nord a soutenu, au contraire, que le conflit avait été élevé avec raison. Le caractère administratif d'un acte, a-t-elle dit en substance, tient à sa nature et à son essence et non au pouvoir dont il émane. Ce qui constitue ce caractère administratif, ce sont les stipulations et les réserves faites, comme dans le cahier des charges dont il s'agit, au nom et dans l'intérêt du public ou dans des intérêts collectifs. L'interprétation et l'application de ce cahier des charges ne sont donc pas du domaine de l'autorité judiciaire. Cette autorité, incompétente pour régler les tarifs des chemins de fer, ne peut avoir le droit, par des allocations de dommages-intérêts, de forcer indirectement l'administration à changer les tarifs dont l'homologation appartient à cette dernière. Si cette homologation cause un préjudice à des tiers, c'est au contentieux administratif que la partie lésée doit porter sa plainte. Dans le cas même où il serait reconnu que l'action en dommages-intérêts intentée contre la compagnie du chemin de fer du Nord, est de la compétence de l'autorité judiciaire, il y aurait lieu de procéder préalablement à l'interprétation du cahier des charges, et cette interprétation devrait être donnée par l'autorité administrative.

Le ministre des travaux publics a fait observer que l'action en dommages-intérêts intentée par la compagnie de Boulogne et les sieurs Lebeau et consorts contre la compagnie du chemin de fer du Nord tendait indirectement à la modification, par l'intervention de l'autorité judiciaire, de tarifs homologués par l'administration. Or, a ajouté le ministre, les tarifs des chemins de fer ne peuvent être établis et ne peuvent subir de modification aux termes des articles 44 et 49 du règlement d'administration publique du 15 novembre 1846, promulgué en exécution de la loi du 15 juillet 1845, comme aussi d'après le cahier des charges joint à la loi de concession du chemin de fer du Nord, sans avoir été préalablement homologués par des décisions admi-

nistratives. A l'occasion d'un abaissement de tarifs homologué entre Paris et Calais, la compagnie de Boulogne réclame l'égalité stipulée par l'article 41 *bis* du cahier des charges, c'est-à-dire une modification de tarifs; c'est donc au premier chef une question de tarifs, c'est-à-dire une question qui doit avant tout être réglée par l'administration. Les taxes ont été modifiées pour les embranchements de Calais et de Dunkerque, doivent-elles l'être également pour l'embranchement d'Amiens à Boulogne? Cette seconde modification est-elle nécessaire pour l'exécution de l'article 41 *bis* du cahier des charges du Nord et quelle modification doit-on prescrire? Ces questions sont loin d'être simples, témoin les nombreuses interprétations auxquelles donne lieu l'article 41 *bis;* elles ne peuvent être résolues que par la combinaison de divers éléments que l'administration est seule à même de bien connaître, et c'est précisément pour cette raison que la loi a soumis l'établissement et la modification des tarifs à l'homologation ministérielle. C'est donc à l'administration et non aux tribunaux que la compagnie de Boulogne devait s'adresser.

L'organe du ministère public a fait remarquer que la demande dirigée contre la compagnie du chemin de fer du Nord avait pour objet d'obtenir : 1° pour l'avenir une modification des tarifs actuels; 2° pour le passé des dommages-intérêts à raison de l'inexécution de l'article 41 *bis* du cahier des charges. Le premier chef lui a paru être exclusivement de la compétence de l'autorité administrative. A l'égard du second, il a pensé qu'il appartenait à l'autorité judiciaire de connaître de la demande de dommages-intérêts formée contre la compagnie du chemin de fer du Nord, pour application de tarifs non approuvés, pour privilèges accordés à des voyageurs et à des marchandises, soit relativement à la vitesse, soit relativement aux prix de transport, pour subventions par elles données à des entreprises de bateaux à vapeur; mais en ce qui concerne les dommages-intérêts réclamés pour l'application de tarifs homologués, le commissaire du gouvernement a été d'avis que cette homologation faisait naître une question préjudicielle, celle de savoir quelle était la portée et la validité de cette homologation, et que cette question devait être renvoyée devant l'autorité administrative.

Le tribunal des conflits a statué par deux décisions distinctes sur les deux instances, bien qu'il n'eût été pris par le préfet qu'un seul arrêté de conflit et qu'il ait été reconnu que, dans les circonstances présentes, ce mode de procéder n'ait pu constituer une nullité. Voici la teneur de ces décisions :

1re ESPÈCE. — (La compagnie du chemin de fer de Boulogne c. la compagnie du chemin de fer du Nord.)

Au nom du peuple français,

Le tribunal des conflits,

Vu l'arrêté de conflit pris, le 15 juillet 1850, par le préfet de la Seine, dans la double instance pendante devant la cour d'appel de Paris : 1° entre la compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne et la compagnie du chemin de fer du Nord; 2° les sieurs Lebeau et

compagnie, Édouard Sagot et Courvoisier, Léon Zacharie et la compagnie du chemin de fer du Nord;

Vu l'exploit, en date du 1er mars 1849, par lequel la compagnie du chemin de fer de Boulogne a assigné la compagnie du chemin de fer du Nord devant le tribunal de commerce de la Seine, pour: attendu qu'en vertu de l'article 41 *bis* du cahier des charges, toute réduction de tarifs consentie sur l'une des sections de la ligne du Nord en faveur des voyageurs ou marchandises allant de Calais à Paris, et réciproquement, devra être consentie jusqu'à concurrence de la même somme entre Paris et Amiens, au profit des voyageurs et des marchandises allant de Paris à Boulogne et réciproquement; attendu qu'au mépris de cette disposition la compagnie du Nord aurait consenti, au profit des voyageurs et des marchandises allant de Calais à Paris et réciproquement, des réductions de tarifs dont elle ne ferait pas profiter les voyageurs et marchandises allant de Paris à Boulogne, et réciproquement; attendu que ces contraventions porteraient le plus grand préjudice à la compagnie de Boulogne, et détruiraient les avantages que ledit article 41 *bis* aurait eu pour but de lui garantir, s'entendre, la compagnie du Nord, condamner à payer à la compagnie de Boulogne des dommages-intérêts à dresser par état, pour réparation du préjudice causé jusqu'à ce jour; voir dire et ordonner que la compagnie du Nord sera tenue, sous peine de 1 000 francs de dommages-intérêts par chaque jour de retard, à mettre immédiatement les tarifs de Paris à Amiens sur Boulogne, en concordance avec la perception réellement faite par ladite compagnie sur le parcours de Paris à Calais, en réduisant le prix de Paris à Boulogne d'une somme égale au prix réduit sur Calais; le tout conformément aux dispositions de l'article 41 *bis*;

Vu la loi du 15 juillet 1845, sur la police et l'administration des chemins de fer;

Vu le règlement d'administration publique du 15 novembre 1846;

Vu les articles 41 et 41 *bis*, 47 et 63 du cahier des charges annexé à la loi de concession du chemin de fer du Nord;

Vu l'article 89 de la constitution de 1848, la loi du 3 mars 1849, la loi du 4 février 1850, l'ordonnance du 1er juin 1828 et celle du 12 mars 1831, le règlement d'administration publique du 26 octobre 1849;

En ce qui concerne la régularité du conflit:

Considérant que si, pour élever le conflit dans les deux instances introduites contre la compagnie du chemin de fer du Nord: 1° par la compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne; 2° par Lebeau et consorts, le préfet n'a pris qu'un seul arrêté qu'il a déclaré commun à ces deux instances, ce mode de procéder, qui n'a porté préjudice

à aucune des parties, n'a pas dans l'espèce, où il s'agissait de questions identiques portées devant la même cour d'appel et de l'application des mêmes textes de loi, constitué une irrégularité de nature à entraîner la nullité du conflit;

En ce qui touche la validité dudit conflit au fond :

Considérant que la demande de la compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne, tendait : 1° à obtenir des dommages-intérêts pour réparation du préjudice prétendu causé par des réductions de tarifs sur la ligne de Paris à Calais, non consenties en faveur des voyageurs et marchandises sur la ligne de Paris à Boulogne; 2° à contraindre également sous peine de dommages-intérêts, la compagnie du chemin de fer du Nord à proposer et soumettre à l'homologation des tarifs de Paris à Amiens sur Boulogne en concordance avec la perception réellement faite de Paris à Calais, au moyen d'une réduction de prix de Paris à Boulogne d'une somme égale aux prix réduits sur Calais;

Considérant que la compagnie demanderesse fonde ses prétentions sur l'article 41 *bis* du cahier des charges annexé à la loi du 15 juillet 1845, portant autorisation de concéder le chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique, avec embranchements de Lille sur Calais et Dunkerque;

Considérant qu'elle soutient que cet article a consacré des droits à son profit et imposé envers elle à la compagnie du chemin de fer du Nord des obligations que celle-ci aurait méconnues par le passé, et qu'elle doit, à l'avenir, être tenue d'exécuter;

Considérant que l'interprétation et l'application de cette disposition législative, invoquée comme constituant des droits particuliers et des obligations déterminées, appartiennent au pouvoir judiciaire, seul compétent pour statuer sur les demandes en dommages-intérêts réclamés à raison de l'atteinte prétendue portée pour le passé ou qui serait portée à l'avenir à ces droits particuliers par l'inexécution d'obligations légales;

Considérant, d'ailleurs, que l'homologation des tarifs réduits de Paris à Calais, sur la demande expresse de la compagnie du chemin de fer du Nord, n'a eu lieu que sous la réserve des droits des tiers; que, pour l'avenir, la demande n'a pas pour objet de contester le droit d'homologation des tarifs, réservé par la loi à l'administration; qu'ainsi l'autorité judiciaire, dans l'exercice de sa compétence, ne rencontre aucun obstacle tiré de l'existence d'actes administratifs qu'il s'agirait d'apprécier;

Art. 1er. L'arrêté de conflit pris, par le préfet de la Seine, le 15 juillet 1850, est annulé.

2ᵉ ESPÈCE. — (Lebeau et consorts c. la compagnie du chemin de fer du Nord.)

Au nom du peuple français,

Le tribunal des conflits,

Vu l'exploit, en date du 16 février 1850, par lequel Jules Lebeau et compagnie, négociants, Édouard Sagot et Courvoisier, Léon Zacharie ont assigné la compagnie du chemin de fer du Nord devant le tribunal de commerce de la Seine, pour : attendu que la compagnie du chemin de fer du Nord qui dessert les trois ports de Boulogne, Calais et Dunkerque, aurait, suivant ses caprices et ses intérêts, sans tenir compte des distances, réglé les tarifs et les conditions accessoires de transport pour les voyageurs et les marchandises se dirigeant sur l'Angleterre ; attendu que l'ensemble des mesures adoptées par elle aurait pour résultat d'attirer par l'appât du bon marché aux ports de Calais et de Dunkerque, les voyageurs et les marchandises qui prenaient de préférence le port de Boulogne ; attendu que ces mesures seraient contraires aux stipulations formelles des articles 41, 41 *bis* et 47 du cahier des charges du chemin de fer du Nord ; voir dire et ordonner que la compagnie du chemin de fer du Nord sera tenue conformément audit article 41 *bis*, de consentir jusqu'à concurrence de la même somme sur la ligne de Paris à Amiens, en faveur des marchandises et des voyageurs allant de Boulogne à Paris et réciproquement, toute réduction de tarif qu'elle aurait consentie sur une des sections de la ligne du Nord, en faveur des voyageurs et des marchandises allant de Calais à Paris et réciproquement ; qu'elle sera tenue également de faire la perception des taxes indistinctement et sans aucune faveur directe ou indirecte, et à raison des distances, pour les voyageurs se dirigeant sur Boulogne ou Dunkerque ; faute par elle de le faire, s'entendre condamner à tels dommages-intérêts qu'il appartiendra ;

En ce qui concerne la régularité du conflit (mêmes motifs que dans la décision précédente) ;

En ce qui concerne la validité du conflit au fond :

Considérant que la demande de Lebeau et consorts tendait : 1° à obtenir des dommages-intérêts pour réparation du préjudice prétendu causé, soit par l'usage abusif du raccordement de Longueau pour entraver la marche des trains sur Boulogne et accélérer celle des trains sur Calais et Dunkerque, soit par des baisses de prix telles que, malgré la différence des distances, le transport à Calais et Dunkerque est moins cher qu'à Boulogne, soit par des rabais indirects de prix au moyen du déclassement arbitraire des marchan-

dises, soit par des taxes et indemnités accordées aux voyageurs ou transporteurs, ou par des subventions aux bateaux à vapeur, soit par des avantages indirects en faveur des marchandises et voyageurs sur Calais et Dunkerque; 2° à contraindre, également sous peine de dommages-intérêts, la compagnie du chemin de fer du Nord à proposer et soumettre à l'homologation du ministre des travaux publics des tarifs consacrant les mêmes réductions sur les deux lignes, et à percevoir les taxes indistinctement, et sans aucune faveur directe ou indirecte, à raison des distances;

Considérant que les demandeurs fondent leurs prétentions sur les articles 41, 41 *bis* et 47 du cahier des charges annexé à la loi du 15 juillet 1845, portant autorisation de concéder le chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique, avec embranchement de Lille sur Calais et Dunkerque;

Considérant qu'ils soutiennent que ces articles ont consacré des droits au profit des tiers et imposé envers eux à la compagnie du chemin de fer du Nord des obligations que celle-ci aurait méconnues pour le passé, et qu'elle doit, à l'avenir, être tenue d'exécuter;

Considérant que l'interprétation et l'application de ces dispositions législatives, etc. (*La fin de la décision est conforme aux trois derniers alinéa de la décision précédente*).

(N° 2)

[4 janvier 1851.]

Canaux; francs-bords; dégradations; compétence. — (Latreille). — *Le fait d'avoir dégradé les talus d'un canal de navigation, en y faisant paître des oies, constitue une contravention de grande voirie dont la répression appartient au conseil de préfecture* (*). — *Renvoi du prévenu devant le conseil de préfecture pour être statué sur les fins du procès-verbal de contravention.*

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu le pourvoi formé par le ministre des travaux publics et tendant

---

(*) *Voir* une ordonnance du 24 juillet 1847, *Sorel et consorts*, 2e série, t. VII, p. [illegible].

à ce qu'il plaise au conseil : 1° annuler un arrêté, en date du 7 décembre 1849, par lequel le conseil de préfecture de Tarn-et-Garonne s'est déclaré incompétent pour statuer sur un procès-verbal de contravention dressé contre le sieur Latreille, exploitant du moulin de Moissac, le 26 juin 1849, pour avoir laissé paître six oies sur le talus de la gare du canal latéral à la Garonne; 2° condamner ledit sieur Latreille à une amende de 16 francs (1);

Vu l'arrêt du conseil du 24 juin 1777;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 29 floréal an X;

Vu l'arrêté du préfet de Tarn-et-Garonne, en date du 8 février 1848, contenant règlement de police pour la navigation du canal latéral à la Garonne;

Considérant que le fait imputé au sieur Latreille par le procès-verbal du 26 juin 1849 consisterait à avoir causé des dégradations aux talus du canal latéral à la Garonne, en y laissant paître ses oies; que ce fait constituerait une contravention de grande voirie prévue par l'article 11 de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, sur laquelle il appartenait au conseil de préfecture de statuer par application de la loi du 29 floréal an X;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de Tarn-et-Garonne, du 7 décembre 1849, est annulé.

2. Le sieur Latreille est renvoyé devant ledit conseil pour être statué à son égard ce qu'il appartiendra.

(N° 3)

(4 janvier 1851.)

Entrepreneur. — Métrés. — Matériaux; cassage; dimensions. — (Orth.) — L'entrepreneur n'est pas recevable à contester l'exactitude de métrés auxquels il a refusé d'assister, après avoir été mis

---

(1) Le conseil de préfecture avait motivé sa décision sur ce que le fait reproché au sieur Latreille constituait une contravention de simple police qui échappait à sa juridiction. Le ministre des travaux publics soutenait que la contravention dont il s'agit ayant eu lieu sur le domaine de la grande voirie, le conseil de préfecture aurait dû appliquer les dispositions de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777 (art. 11) combiné avec l'article 34 du règlement de police du canal et avec la loi du 23 mars 1842.

en demeure* (*). — *Décidé que c'était avec raison que l'administration, usant d'un droit stipulé par le cahier des charges, avait fait recasser par des ouvriers en régie aux frais de l'entrepreneur, des matériaux de dimensions supérieures à celles fixées par le devis.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu les requêtes sommaire et ampliative présentées par le sieur Henri Orth, adjudicataire de matériaux pour la réparation de la route départementale n° 7, du département du Bas-Rhin, lesdites requêtes tendant à ce qu'il plaise au conseil d'état, annuler un arrêté du conseil de préfecture du Bas-Rhin, en date du 2 août 1847, lequel statûant sur les réclamations dudit sieur Orth, tant contre la mise en régie prononcée contre lui que contre le cubage et le mode de réception des cailloux par lui fournis en exécution de son marché, a rejeté lesdites réclamations après avoir déclaré qu'il n'y avait pas lieu d'ordonner l'expertise qui était demandée; ce faisant, admettre lesdites réclamations;

Vu les procès-verbaux de réception des matériaux en date des 25 novembre 1846 (1) et 14 avril 1847;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu les clauses et conditions générales;

Sans qu'il soit besoin d'examiner si le sieur Orth a encouru la déchéance résultant de ce qu'il n'aurait pas, dans un délai de dix jours, présenté ses observations sur le cubage:

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Orth, mis en demeure d'assister à la vérification qui serait faite du cubage, s'est borné à déclarer qu'il s'en référait aux observations par lui précédemment présentées, et que dans ces circonstances il y a lieu de prendre pour base des quantités de matériaux fournis, les résultats consignés dans le procès-verbal du 14 avril 1847;

Au fond:

Considérant qu'aux termes de l'article 3 du cahier des charges, l'administration s'est réservé la faculté, si les pierres et cailloux n'étaient pas réduits à une grosseur telle qu'ils pussent passer en tous sens dans un anneau de 0m.06 de diamètre, de les faire recasser par des ouvriers en régie aux frais de l'entrepreneur;

(*) Arrêt du 31 mai 1848, *Richard*, 2e série, t. VIII, p. 352.

(1) Ce procès-verbal, dressé en triple expédition, dont l'une fut remise au sieur Orth, avait été présenté à l'acceptation de cet entrepreneur qui avait refusé de le signer.

Considérant que le requérant ne conteste pas que les cailloux par lui fournis ne satisfaisaient pas aux conditions ci-dessus indiquées, et qu'il est établi par l'instruction qu'il n'a pas été autorisé, ainsi qu'il le prétend, à substituer au mode de vérification ci-dessus rappelé celui de fournitures sur échantillons; d'où il suit qu'il avait encouru la mise en régie prévue par l'article 3 du cahier des charges;

Art. 1er. La requête du sieur Orth est rejetée.

(N° 4)

[11 janvier 1851.]

Rivières navigables; affluent de la Loire; barrage flottant. — (Veuve Roux-Laborie.) — *Décidé qu'un barrage flottant établi par un particulier sur une rivière affluant à la Loire, en amont du point où ladite rivière cessait d'être navigable et flottable, ne constituait pas, dans l'espèce, une contravention à l'article 6 du titre 3 de l'arrêt du conseil du 23 juillet 1783 (*). Annulation d'un arrêté du conseil de préfecture qui avait ordonné la suppression dudit barrage et condamné l'inculpé à l'amende.*

La dame veuve Roux Laborie s'est pourvue, devant le conseil d'état, contre un arrêté en date du 10 janvier 1848, par lequel le conseil de préfecture de Maine-et-Loire l'a condamnée à une amende de 16 francs et a ordonné l'enlèvement d'un barrage établi dans la rivière d'Authion sur le territoire de la commune de Viry.

La requérante prétendait que la construction du barrage incriminé ne pouvait avoir le caractère d'une contravention de grande voirie, attendu que ce barrage (qui consiste en un simple madrier flottant suspendu par des chaînes) était établi, non pas dans la rivière d'Authion, mais bien dans un canal

---

(*) Cet article est ainsi conçu : « Défend, sa majesté, à tous propriétaires, meuniers, maîtres de forges, leurs serviteurs et tous autres, de barrer, en tout ou en partie la rivière de Loire et les rivières affluentes, avec pieux, piquets, pierres, terres, sables, fascines, roulis ou autrement, sous peine d'être lesdits obstacles détruits et enlevées, à la diligence des ingénieurs, commis des turcies et levées et baliseurs desdites rivières, et de cinq cents livres d'amende contre lesdits contrevenants, lesquels demeurent en outre responsables des avaries qui pourraient arriver aux bateaux et marchandises, par l'effet des susdits empêchements.

ouvert dans sa propriété par l'un de ses auteurs, canal auquel on aurait à tort donné le nom de Nouvel-Authion.

Le ministre des travaux publics a présenté les observations suivantes, à l'appui du pourvoi : sans admettre, a-t-il dit, que la partie du cours de l'Authion dans laquelle madame Laborie a établi un barrage flottant doive être considérée comme un canal ouvert de main d'homme, j'estime cependant que son pourvoi est fondé. Il résulte en effet des renseignements fournis par les ingénieurs que le barrage dont il s'agit est établi à plus de 500 mètres en amont de la levée de Viry, point où l'Authion cesse d'être navigable et flottable. Or, dès l'instant qu'il est reconnu que ce barrage n'existe pas sur la partie navigable de la rivière, il est incontestable que le conseil de préfecture n'était pas compétent pour en ordonner la démolition. Ce droit n'appartenait qu'au préfet, dans le cas où la présence de ce barrage eût été de nature à nuire au libre écoulement des eaux. En fait la présence du barrage établi par madame Laborie ne porte aucun obstacle à l'écoulement des eaux. Ainsi que cette dame l'a exposé dans sa requête, ce barrage n'est qu'un petit chevron attaché des deux bouts sur des chaines à deux arbres ; il baisse ou s'élève dès que l'eau croît ou décroît et n'a d'autre but que d'empêcher les barques de pêcheurs de franchir les propriétés de la requérante; sa présence n'offre donc aucun inconvénient, surtout si l'on remarque, ainsi que l'énoncent les ingénieurs, que cette partie du cours de la rivière, régularisée par les auteurs de madame Laborie, est curée avec soin chaque année aux frais de cette dame.

Conformément à ces observations, l'arrêté du conseil de préfecture a été annulé par la décision suivante :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la requête présentée par la dame Adèle Maupassant, veuve de M. Roux-Laborie, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté du conseil de préfecture de Maine-et-Loire, en date du 10 janvier 1848, qui a ordonné la destruction d'un petit barrage établi sur la rivière d'Authion et a condamné le sieur Laborie à l'amende ;

Vu l'arrêt du conseil du 23 juillet 1783, la loi du 29 floréal an X ;

Considérant qu'il est établi par l'instruction et reconnu par M. le ministre des travaux publics que le fait imputé au sieur Roux-Laborie ne constitue, dans l'espèce, aucune des contraventions prévues par l'article 6 du titre 3 de l'arrêt du conseil du 23 juillet 1783 ;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de Maine-et-Loire, en date du 10 janvier 1848, est annulé.

2. Décharge est accordée à la requérante des condamnations portées audit arrêté.

(N° 5)

[11 janvier 1851.]

Moulins et usines ; règlement d'eau contradictoire ; pourvoi ; fin de non-recevoir. — (Decapol et consorts.) — *C'est à l'administration qu'il appartient de régler le régime des eaux dans un but d'utilité générale. — Les ordonnances rendues en cette matière ne peuvent être attaquées par la voie contentieuse que dans le cas où les formes prescrites par les lois et règlements n'auraient pas été observées.*

Les sieurs Decapol, Speneux et autres usagers de la haute Meldick, bras de la rivière d'Aa, se sont rendus tiers opposants devant le conseil d'état contre une ordonnance royale du 12 février 1843, portant règlement du moulin du sieur Porion, situé en tête de la basse Meldick. Selon les réclamants, cette ordonnance portait atteinte à leurs droits de propriété et contenait un excès de pouvoir.

Le ministre des travaux publics a fait observer que le règlement de l'usine du sieur Porion, provoqué par les inondations dues à un débouché insuffisant, avait été précédé de plusieurs enquêtes où avaient comparu les sieurs Decapol et consorts d'une part, de l'autre les représentants d'intérêts opposés ; que l'administration s'était arrêtée aux prescriptions qui lui paraissaient se conformer le mieux à l'intérêt général et concilier en tant que possible les prétentions rivales ; c'est ainsi qu'entre autres dispositions l'ordonnance attaquée a stipulé l'établissement d'une vanne de compensation destinée à assurer la transmission continue du volume d'eau nécessaire au roulement des usines inférieures de la basse Meldick et à l'alimentation du canal de l'Aa. Or, ajoutait le ministre, ces dispositions constituent des mesures de police que l'administration avait le droit de prendre en vertu des lois de la matière. Les moyens développés dans le pourvoi actuel ne sont que la reproduction d'oppositions écartées avec raison dans les enquêtes, et qui, reportées depuis devant l'administration et devant l'autorité judiciaire, ont été reconnues mal fondées par l'une et l'autre de ces juridictions. Il y a donc lieu de rejeter la tierce opposition des réclamants.

La décision suivante a fait droit à ces observations :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la requête présentée au nom : 1° du sieur Auguste Decapol,

négociant, à Argues (*suivent les noms de six autres réclamants*), tendant à ce qu'il plaise au conseil :

Les recevoir tiers opposants à une ordonnance du 12 février 1843, portant règlement d'un moulin appartenant au sieur Porion père, et situé dans la commune de Blandecques, sur la basse Meldick, bras de la rivière d'Aa ;

Annuler ladite ordonnance comme portant atteinte à leurs droits de propriété et contenant un excès de pouvoir ;

Ordonner la destruction des travaux faits en vertu de ladite ordonnance ;

Dire, qu'il sera procédé à un nouveau règlement du moulin du sieur Porion ;

Et le condamner aux dépens ;

Vu les lois des 12-20 août 1790 et 28 septembre-6 octobre 1791 et l'arrêté du directoire du 19 ventôse an VI ;

Considérant qu'aux termes des lois susvisées, c'est à l'administration qu'il appartient de régler le régime des eaux dans un but d'utilité générale ; que les ordonnances rendues en cette matière ne peuvent être attaquées par la voie contentieuse que dans le cas où les formes prescrites par les lois et règlements n'auraient pas été observées ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'ordonnance du 12 février 1843 n'a été rendue qu'après l'accomplissement de toutes les formalités prescrites, les sieurs Decapol et consorts, appelés ;

Art. 1er. La requête du sieur Decapol et consorts est rejetée.

2. Les sieurs Decapol et consorts sont condamnés aux dépens.

(N° 6)

[18 janvier 1851.]

Entrepreneur ; prix consentis ; erreur ou omission. — (Benoit.) — *Application de l'article* 11 *des clauses et conditions générales, aux termes duquel un entrepreneur ne peut, sous prétexte d'erreur ou d'omission dans la composition des prix de sous-détail, revenir sur les prix par lui consentis.*

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu le pourvoi du ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il

plaise au conseil d'éta annuler un arrêté du conseil de préfecture du département de la Nièvre, en date du 21 novembre 1849, dans celle de ses dispositions qui porte qu'il sera alloué au sieur Étienne Benoît, entrepreneur des travaux d'entretien du canal du Nivernais, sur la partie de Sardy, une somme de 779f.08, pour l'indemniser des pertes qu'il aurait éprouvées pendant la campagne de 1848, à l'occasion de la fourniture des clous et chevilles employés à la réparation des portes en bois des écluses (1);

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'aux termes de l'article 11 des clauses et conditions générales, un entrepreneur ne peut, sous aucun prétexte d'erreur ou d'omission dans la composition des prix de sous-détail, revenir sur les prix par lui consentis;

Que, suivant l'article 107 du bordereau général des prix du marché du sieur Benoît, le kilogramme de fer forgé pour clous de toutes dimensions, boulons, écrous des portes d'écluses, etc., compris pose et fourniture, doit être payé à l'entrepreneur à raison de 1f.30 le kilogramme, et qu'il n'est dû à cet entrepreneur aucune allocation supplémentaire en dehors de cette base d'évaluation;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de la Nièvre, en date du 21 novembre 1849, est annulé dans celle de ses dispositions qui, contrairement aux articles ci-dessus rappelés, a accordé au sieur Benoît une allocation de 779f.08.

(N° 7)

[18 janvier 1851.]

Cours d'eau non navigables ni flottables; curage; contribution des riverains; mise en demeure préalable. — (Durand.) — ***En l'absence d'un règlement ou d'un usage local qui l'y autorise, le préfet ne peut mettre à la charge des riverains les frais de curage d'un cours d'eau non navigable, sans les avoir préalablement mis en demeure de procéder eux-mêmes audit curage au***

(1) Cette indemnité ou supplément de prix avait été accordée par le conseil de préfecture, sur l'avis de l'ingénieur ordinaire motivé sur ce que les prix du sous-détail, diminués de 28 pour 100, montant du rabais de l'adjudication, constituaient l'entrepreneur en perte.

droit de leur propriété; par suite, un particulier imposé à des taxes de curage sans l'accomplissement préalable de cette formalité a le droit d'en être déchargé.

(Extrait du recueil de MM. Lebon et Gauté.)

Le ruisseau de l'Auterne prend sa source dans la commune d'Anet-le-Château (Aveyron), et, après avoir traversé de vastes prairies comprises dans la circonscription de cette commune, va se jeter dans l'Aveyron, en aval de Rodez. Les inondations fréquentes auxquelles ces prairies étaient soumises ayant fait reconnaître la nécessité de procéder à un curage général du ruisseau, les principaux propriétaires intéressés d'Anet-le-Château et de Rodez, d'accord avec les autorités locales, ont formé une commission syndicale qui, après avoir rédigé un projet des travaux à exécuter, en a réparti la dépense entre les riverains proportionnellement au degré d'intérêt de chacun d'eux dans l'entreprise. C'est ainsi qu'une somme de 72f.70 a été mise à la charge du sieur François Durand, propriétaire de prairies riveraines du ruisseau dans la commune de Rodez.

Le sieur Durand a réclamé contre cette taxe et demandé à en être dégrevé, en offrant de faire exécuter lui-même les travaux de curage au droit de sa propriété. Sa réclamation a été rejetée par un arrêté du conseil de préfecture de l'Aveyron, en date du 17 juin 1848, dont les motifs sont : « que l'article 2 de la loi du 14 floréal an XI dispose qu'en matière de travaux de curage, la quotité de chaque imposé doit être toujours relative au degré d'intérêt qu'il aura aux travaux qui devront s'effectuer; d'où il suit que, dans les travaux d'ensemble, comme dans l'espèce, le propriétaire ne peut être admis à faire le long de ses propriétés un travail partiel, car la longueur riveraine n'exprimant pas le degré d'intérêt que chacun aurait aux travaux, il en résulterait que l'inondé non riverain profiterait des travaux des riverains sans y contribuer. »

Pourvoi du sieur Durand.

Avant de statuer, la section du contentieux a demandé au ministre de l'intérieur communication des règlements sur le curage de l'Auterne visés dans l'arrêté pris par le maire de Rodez le 30 août 1847. Le ministre a répondu que le maire de Rodez, en visant les règlements dont il s'agit, n'avait eu en vue que les règlements généraux sur la matière, et nullement des règlements spéciaux qui n'existaient pas pour le curage du ruisseau en question. Ce curage, a ajouté le ministre, avait été opéré conformément aux usages locaux.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux;

Vu les lois des 16-24 août 1790 et 6 octobre 1791;

Vu la loi du 14 floréal an XI;

Considérant qu'il n'est pas établi qu'il existe un règlement ou un usage local en vertu duquel le préfet pût mettre à la charge du sieur

Durand les frais de curage du ruisseau de l'Auterne, sans l'avoir préalablement mis en demeure de procéder audit curage au droit de sa propriété; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a refusé d'accorder décharge audit sieur Durand de la somme à laquelle il a été imposé à raison des travaux de curage du ruisseau de l'Auterne;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de l'Aveyron, en date du 17 juin 1848, est annulé.

2. Il est accordé décharge au sieur Durand de la somme de 72f.70 à laquelle il a été imposé à l'occasion du curage du ruisseau de l'Auterne.

(N° 8)

[25 janvier 1851.]

Moulins et usines; rivières navigables; chômage ou suppression; base de l'indemnité. — Expertise; dommages postérieurs à la demande. — (Boin.) — *Dans le règlement des indemnités dues pour chômage ou diminution de la force motrice des usines situées sur les rivières navigables, la valeur de l'usine doit être appréciée au moment du chômage, eu égard à la force motrice légalement concédée et en tenant compte des améliorations régulièrement introduites par l'usinier* (*). — *Les parties sont, jusqu'à décision définitive, admissibles à demander que l'indemnité qu'elles réclament s'étende au dommage qu'elles auraient éprouvé depuis leur demande.*

Le sieur Boin, propriétaire du moulin de Villatte, situé sur l'Auron, rivière déclarée navigable par un arrêt du conseil du 23 juillet 1783 et par une ordonnance du 22 mars 1831, a demandé une indemnité à raison du dommage causé à son usine par un barrage de prise d'eau établi en amont pour l'alimentation du canal de Berry.

Sur cette demande est intervenu, le 24 juillet 1849, un arrêté du conseil de préfecture du Cher qui, après avoir constaté l'existence du moulin de

---

(*) A l'égard des modifications de l'état des usines qui ne donnent lieu à aucune allocation d'indemnité, *voir* les décisions des 5 septembre 1846, *Morlet;* 1er juin 1849, *Krafft;* 18 août 1849; *Truelle-Mullet*, 2e série, t. VI, p. 564; t. IX, pages 375, 481.

Villaines, antérieurement à l'ordonnance de 1566, a reconnu en principe le droit du sieur Boin à une indemnité et a prescrit qu'une expertise contradictoire aurait lieu pour en déterminer le montant. Cet arrêté portait que l'indemnité à allouer devrait être fixée eu égard à l'état du moulin au moment de l'exécution du barrage de prise d'eau.

Le ministre s'est pourvu contre cette dernière disposition de l'arrêté du conseil de préfecture. Il a motivé son recours en ces termes : « Le domaine de l'état ayant été déclaré, par l'ordonnance de 1669, inaliénable à partir de 1566, aucun acte n'a pu régulièrement augmenter la concession qui aurait été faite au moulin de Villaines antérieurement à cette époque. Telle est à cet égard la jurisprudence du conseil d'état, et cette jurisprudence est consacrée par plusieurs arrêts, notamment par celui du 17 mai 1844 (*Société des moulins d'Albarèdes*). C'est donc d'après l'état ancien du moulin de Villaines que doit être fixé le montant de l'indemnité à allouer au sieur Boin, et non d'après l'état nouveau tel qu'il pourrait résulter d'améliorations faites postérieurement à 1566. » Le ministre ajoutait que cette distinction était d'autant plus importante, dans le cas actuel, que le sieur Boin avait augmenté notablement la valeur de son usine en la reconstruisant à neuf, suivant le système américain.

Le sieur Boin a reconnu qu'aucune indemnité ne lui serait due à raison de l'emploi d'une force motrice supérieure à celle qui avait été concédée à ses auteurs avant 1566; mais il a soutenu, en fait, que son usine n'avait éprouvé aucun changement de cette nature, et en droit qu'il devait lui être tenu compte des améliorations qu'il avait introduites par les voies légales en établissant dans son usine des mécanismes perfectionnés qui lui permettaient de tirer un meilleur parti de la force motrice originairement concédée.

Conformément à ces observations, le pourvoi du ministre a été rejeté en ces termes :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu le pourvoi du ministre des travaux publics, tendant à l'annulation d'un arrêté du conseil de préfecture du Cher, en date du 24 juillet 1849, qui décide qu'une indemnité est due au sieur Boin, propriétaire d'un moulin sur le cours de l'Auron, pour le dommage qu'il peut avoir épouvé, soit par chômage, soit par diminution de force motrice résultant des travaux exécutés par l'administration en octobre 1848; que cette indemnité devra être fixée eu égard à l'état du moulin au moment de l'exécution desdits travaux; enfin qu'une expertise contradictoire aura lieu pour la fixation du chiffre de cette indemnité; ce faisant, annuler ledit arrêté seulement dans la disposition par laquelle le conseil de préfecture a déclaré que l'indemnité devait être fixée, d'après l'état du moulin au moment de l'exécution des travaux dont s'est plaint le sieur Boin, et décider que ladite indemnité sera fixée d'après l'état ancien du moulin, et non d'après l'état nouveau,

tel qu'il pourrait résulter d'améliorations faites postérieurement à 1566 ;

Vu la requête en défense présentée au nom du sieur Boin, tendant au rejet du pourvoi du ministre avec dépens, et à ce qu'il soit ordonné, en vertu de l'article 464 du Code de procédure, que les experts apprécieront le dommage produit par la continuation du chômage, depuis la demande sur laquelle a statué le conseil de préfecture ;

Vu l'article 48 de la loi du 16 septembre 1807, les articles 42, 43 et 44 de l'ordonnance d'août 1669, l'arrêt du conseil du 23 juillet 1783 et l'ordonnance du 22 mars 1831 ;

Considérant qu'il n'est pas allégué par le ministre que le sieur Boin ait employé pour son usine une force motrice supérieure à celle qui lui avait été concédée antérieurement à 1566 ou à la navigabilité de la rivière, si elle est postérieure à cette époque, ni qu'il ait modifié irrégulièrement l'état de ladite usine ; que, dès lors, il y a lieu de prendre pour base de l'indemnité à allouer au sieur Boin, pour chômage ou diminution temporaire de force motrice de son usine, la valeur de ladite usine eu égard à la force motrice à lui légalement concédée et régulièrement utilisée au moment du chômage total ou partiel ;

Sur les conclusions tendant à ce qu'il soit ordonné que les experts apprécieront le dommage produit par la continuation du chômage depuis la demande sur laquelle a statué le conseil de préfecture :

Considérant que les parties sont, jusqu'à décision définitive, admissibles à demander que l'indemnité qu'elles réclament s'étende au dommage qu'elles auraient éprouvé depuis leur demande introductive, et que rien ne s'oppose à ce que l'évaluation des experts comprenne le préjudice souffert postérieurement à leur nomination et jusqu'au moment des opérations de l'expertise ;

Art. 1er. Les experts nommés en vertu de l'arrêté du conseil de préfecture, du 24 juillet 1849, prendront pour base d'évaluation de l'indemnité à allouer au sieur Boin la valeur de son usine au moment du chômage total ou partiel de ladite usine.

2. Les conclusions du ministre des travaux publics sont rejetées.

3. L'état, en la personne dudit ministre, est condamné aux dépens.

(N° 9)

[26 janvier 1851.]

Canaux et rivières canalisées; atterrissements; obstacles à la navigation; infraction au cahier des charges. — (Compagnie concessionnaire de la Lys.) — *Le fait, par une compagnie concessionnaire d'un canal ou d'une rivière canalisée, d'avoir causé l'échouement d'un bateau en négligeant de curer le canal et d'y maintenir la profondeur d'eau déterminée par le cahier des charges, constitue une simple inexécution du traité et non une contravention de grande voirie.*

Le concessionnaire du canal de la Deule et de la rivière canalisée de la Lys est tenu, aux termes de son cahier des charges et notamment de l'article 8, de maintenir dans cette dernière rivière une profondeur d'eau uniforme de 1m.65. Pendant assez longtemps il s'est conformé à cette obligation; mais par suite d'arrangements conclus avec la compagnie du canal d'Aire à la Bassée, le concessionnaire de la Lys n'ayant plus intérêt à ce que la moyenne Lys soit fréquentée par les bateaux de préférence à la ligne rivale, a fini par négliger d'y faire des travaux de curage.

Pour le ramener à l'exécution de son cahier des charges, le préfet du Nord, faisant application de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, a pris, le 11 août 1846, un arrêté par lequel il a enjoint aux agents chargés du service de la navigation de dresser des procès-verbaux de contravention contre le concessionnaire toutes les fois que par sa négligence un bateau viendrait à échouer ou à éprouver des retards.

Le 8 du même mois et le 5 septembre suivant, un garde-canal constata l'échouement de trois bateaux sur divers points de la rivière. Les procès-verbaux de cet agent furent déférés au conseil de préfecture qui, par un jugement en date du 20 janvier 1847, condamna le concessionnaire à 200 francs d'amende pour chaque bateau échoué. Cette décision était motivée sur ce que : « En laissant se former dans la Lys des atterrissements qui font que le lit de » cette rivière ne présente plus une profondeur de mouillage de 1m.65, et qui » sont cause de nombreux échouements, le concessionnaire contrevient aux » clauses de son cahier de charges et aux lois sur la police de la navigation » et se rend coupable d'une négligence qui porte atteinte aux intérêts du » commerce et à ceux du trésor. »

Mais le conseil de préfecture n'a pas persévéré dans cette jurisprudence. Saisi d'un nouveau procès-verbal de contravention constatant l'échouement, dans la traversée de Merville, d'un bateau qui ne tirait dans ce moment que

1m.50, le conseil a rendu, le 81 mars 1847, un arrêté qui renvoie purement et simplement le concessionnaire des fins du procès-verbal dressé à sa charge, par ce motif : qu'un obstacle à la navigation formé naturellement par les eaux et qu'un concessionnaire néglige de faire disparaître constitue bien une infraction aux obligations du contrat de concession, mais non une contravention justiciable des lois sur la police de la navigation, et que cet obstacle ne peut être assimilé en justice à celui qui résulterait d'un dépôt fait de main d'homme et abandonné dans le lit de la rivière.

Le ministre s'est pourvu au conseil d'état contre cette dernière décision. Celle du 20 janvier 1847 a été également l'objet d'un pourvoi de la part de la compagnie concessionnaire de la Lys.

Le ministre fondait son recours sur ce que l'administration ne saurait rester désarmée à l'égard de négligences que l'intérêt personnel des compagnies ne suffirait pas toujours à prévenir et qui, en laissant subsister des obstacles dans les canaux, auraient pour résultat, sinon une interdiction absolue de la navigation, du moins des retards fréquents et des frais de traction plus considérables. C'est pour obvier aux inconvénients de cette nature que la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, a assimilé aux contraventions de grande voirie les contraventions aux clauses des cahiers de charges. On ne peut admettre, ajoutait le ministre, la distinction établie par le conseil de préfecture entre un obstacle créé volontairement par un concessionnaire et un obstacle naturel qu'il n'a pas fait disparaître ; le défaut d'enlèvement, en présence de l'article du cahier des charges qui prescrit le maintien de la profondeur normale, est indubitablement le fait du concessionnaire. Or, comme il résulte de ce fait une entrave à la libre circulation des bateaux, la violation du contrat de concession constitue dans cette circonstance, de la part du concessionnaire, une contravention de grande voirie donnant lieu à l'application de l'article 3 de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777 ainsi conçu : « Ordonne à tous riverains, mariniers ou *autres*, de faire enlever les pierres, » terres... ou autres empêchements étant de leur fait ou *à leur charge*, » dans le lit des rivières ou sur leurs bords... sous peine de 500 francs d'a» mende, etc. » L'administration, tout en ayant à réclamer le curage de la rivière, devait, en même temps, poursuivre la répression de l'atteinte portée à la circulation sur une voie publique, et le conseil de préfecture a commis un excès de pouvoir en relaxant le concessionnaire de la Lys des fins du procès-verbal dressé contre lui.

La compagnie concessionnaire de la Lys a objecté que d'après la jurisprudence, et notamment deux ordonnances des 10 septembre 1845, *Viard*, et 8 avril 1847, *Bouillant Dupont* (2e série, t. V, p. 772 ; t. VII, p. 219), les contraventions de grande voirie ne résultaient que de faits imputables au prévenu et non d'une simple abstention ; que l'administration ne restait pas pour cela désarmée vis-à-vis des compagnies concessionnaires, puisqu'elle avait le droit de faire procéder d'office, après une mise en demeure, à l'enlèvement de tous les obstacles à la navigation, provenant ou non du fait de la compagnie, sauf à faire décider par le conseil de préfecture qui, de l'état ou de la compagnie, doit supporter les frais de cet enlèvement aux termes du

cahier des charges. La compagnie requérante invoquait à l'appui de cette doctrine une ordonnance du 9 juin 1842, *Mourier* (2e série, t. II, p. 260).

Le conseil d'état, adoptant les conclusions de la compagnie concessionnaire de la Lys, représentée par le sieur Roussille, a, par deux décisions motivées dans les mêmes termes, annulé l'arrêté du conseil de préfecture du 20 janvier 1847 et a rejeté le pourvoi du ministre des travaux publics contre celui du 31 mars suivant. Voici la teneur de l'une de ces décisions :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu l'ordonnance royale du 16 septembre 1825, portant approbation de l'adjudication de la concession des travaux d'amélioration de la navigation de la haute et basse Deule et de la rivière canalisée de la Lys, depuis le fort de Scarpe jusqu'à Merville, ensemble le cahier des charges annexé à ladite ordonnance ;

Vu l'ordonnance d'août 1669, titre 27, et l'arrêt du conseil du 24 juin 1777 ;

Vu la loi du 29 floréal an X ;

Considérant que le fait imputé à la compagnie concessionnaire du canal de la Deule et de la rivière canalisée de la Lys, consisterait à avoir causé l'échouement de divers bateaux, en n'enlevant pas des atterrissements qui se seraient graduellement formés dans le lit dudit canal et de ladite rivière, et par suite desquels ces voies navigables n'auraient plus présenté la profondeur déterminée par le cahier des charges de la concession ;

Considérant que ce fait ne rentrerait pas dans la catégorie des contraventions de grande voirie, prévues et réprimées, soit par l'article 42 du titre 27 de l'ordonnance de 1669, soit par l'article 3 de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, soit par les autres lois et règlements de la matière ;

Qu'il n'en résulterait qu'une infraction aux obligations imposées à la compagnie par les actes constitutifs de la concession ;

Qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture du Nord a condamné le sieur Roussille à une amende de 200 francs pour chacun des faits à lui imputés par les procès-verbaux susvisés des 8 août et 5 septembre 1846 ;

Que la présente décision ne saurait d'ailleurs faire obstacle, soit aux mesures qui pourraient être prises, le cas échéant, par l'administration, pour assurer l'exécution des clauses du cahier des charges précité, soit aux actions qui pourraient être intentées contre la compagnie concessionnaire par les voies de droit, à raison de l'inexécution desdites clauses ;

Art. 1er. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du Nord,

en date du 20 janvier 1847, est annulé. Le sieur Roussille est déchargé des condamnations prononcées contre lui par ledit arrêté.

Une autre décision, motivée comme celle qu'on vient de lire, a rejeté le pourvoi formé par le ministre des travaux publics contre un arrêté du même conseil de préfecture du 31 mars 1847, qui avait relaxé le sieur Bayard de la Vingtrie, concessionnaire de la Scarpe, des fins d'un procès-verbal dressé contre lui dans des circonstances identiques à celles rapportées ci-dessus. Cette dernière espèce offrait de plus cette particularité que l'obligation de maintenir la profondeur d'eau à 1m.65, imposée au concessionnaire par le cahier des charges, se trouvait rappelée dans un arrêté approuvé par l'administration supérieure pour la police de la navigation de la Scarpe, de telle sorte que le concessionnaire, en négligeant d'enlever les atterrissements qui avaient entravé la marche du bateau *le Cosmopolite*, avait violé à la fois son cahier des charges et le règlement de police précité.

(N° 10)

[1er février 1851.]

Entrepreneur; décompte; réclamations; déchéance; mise en régie.* — (Moneron.) — *Les réclamations formées par un entrepreneur auprès du conseil de préfecture contre le décompte définitif de ses travaux ne peuvent comprendre des chefs frappés de déchéance, faute d'avoir été spécifiés par écrit dans les dix jours de la présentation du décompte, à moins toutefois qu'il ne s'agisse de réclamations motivées sur des erreurs matérielles. — La décision maintient à la charge de l'entrepreneur les conséquences de la mise en régie qu'il avait encourue.

La décision suivante a statué sur le pourvoi formé par le sieur Moneron, entrepreneur des travaux de terrassements d'une partie du canal de l'Aisne à la Marne, contre un arrêté en date du 27 mai 1848, par lequel le conseil de préfecture de la Marne a rejeté les réclamations de cet entrepreneur tendant à être déchargé des conséquences de la régie organisée à son compte et à obtenir des rectifications dans son décompte.

En ce qui touche ces rectifications, il convient de faire remarquer que le délai dans lequel elles devaient être demandées expirait le 15 mai 1844, et en effet le sieur Moneron motiva ses réclamations dans un mémoire du 8 mai qui fut soumis à l'administration. Une décision en date du 24 mars 1845 rejeta ces réclamations. Mais, d'un autre côté, cet entrepreneur présentait, sous la date du 17 décembre 1844, au conseil de préfecture, un second mémoire

qui ne contenait plus qu'un seul des chefs de réclamations formulées le 8 mai, et qui énonçait diverses autres réclamations dont il n'était pas question dans son premier mémoire. Le conseil de préfecture a écarté ces dernières par une fin de non-recevoir, puis statuant sur la seule des réclamations présentées en temps utile, il l'a rejetée. Cette décision a été confirmée par le conseil d'état, sur les observations conformes du ministre des travaux publics.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui touche les réclamations présentées par le sieur Moneron postérieurement au 15 *mai* 1844:

Considérant qu'aux termes de l'article 32 susvisé des clauses et conditions générales, l'entrepreneur auquel le décompte définitif de ses travaux est présenté, et qui refuse de l'accepter, doit déduire ses motifs par écrit dans les dix jours qui suivent, et que, passé ce délai, il ne peut jamais être admis à présenter des réclamations nouvelles; qu'il résulte de l'instruction que, dans l'espèce, le délai expirait le 15 mai 1844; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture de la Marne a déclaré non recevables les réclamations présentées par le sieur Moneron postérieurement à ladite époque;

En ce qui touche l'erreur matérielle que le sieur Moneron prétend exister dans son décompte:

Considérant que si, même après l'expiration du délai fixé par l'article 32 susvisé, on peut admettre des réclamations motivées sur des erreurs matérielles, le sieur Moneron ne justifie pas qu'il ait été commis à son préjudice une erreur de cette nature;

En ce qui concerne la mise en régie:

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'un an environ après l'époque fixée par le devis pour l'achèvement des travaux, le sieur Moneron était loin de les avoir terminés; que lesdits travaux n'avaient pas subi une augmentation de plus d'un dixième; que des à-compte ont été régulièrement versés à l'entrepreneur; qu'il a été dûment averti avant la mise à exécution de la régie, et qu'enfin il a abandonné ses chantiers sans l'autorisation des ingénieurs; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a validé ladite régie et en a maintenu les conséquences à la charge de l'entrepreneur;

En ce qui touche le cube des déblais pour l'approfondissement du canal entre les profils n°s 1 *et* 13:

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le cube de ces déblais a été régulièrement établi et que l'évaluation en a été faite conformément au devis;

Art. 1er. La requête du sieur Moneron est rejetée.

(N° 11)

[1er février 1851.]

Entrepreneur. — Terrassements. — Travaux en plus; ordre écrit. — Intérêts. — (Desroy et consorts.) *— Contestations sur le classement de déblais dont les profils, non réclamés en cours d'exécution par l'entrepreneur, n'avaient pas été soumis à son acceptation, conformément aux prescriptions du devis, au fur et à mesure de l'avancement des travaux (*); rectification partielle du décompte d'après le résultat d'une reconnaissance des lieux. — Supplément de prix accordé pour une main-d'œuvre plus coûteuse que celle prévue au devis, par suite de la substitution d'une matière à une autre. — Autre supplément de prix réclamé à raison de la taille à la fine pointe des lits et joints de perrés qui, aux termes du devis, devaient être faits en moellons smillés: rejet de la demande faute de production d'un ordre écrit, en ce qui concerne cette main-d'œuvre. — L'entrepreneur a droit, à dater de sa demande, à l'intérêt des sommes qui lui restent dues après la réception des travaux et l'expiration du délai de garantie (**).*

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la requête présentée au nom des sieurs Desroy, Collas et compagnie, entrepreneurs des travaux du canal du Nivernais dans la vallée des Breuilles, depuis le point zéro jusqu'au bassin de la Chaise, tendant à ce qu'il plaise réformer *in parte quâ* un arrêté du conseil de préfecture du département de la Nièvre, en date du 20 décembre 1845, qui a statué sur des réclamations élevées par les requérants contre le décompte de leur entreprise; ce faisant, dire et ordonner qu'aux sommes déjà allouées par l'arrêté dont il s'agit, en sus de celle de 1 842 747 francs portée au décompte précité, seront ajoutées: 1° 203 220f.69, à raison des erreurs commises dans le classement des déblais, etc.; 2° et les intérêts de toutes les sommes

(*) *Voir* une ordonnance du 15 décembre 1846, *Pluminet*, 2e série, t. VI, p. 45.

(**) *Voir* une décision du 10 août 1850, *Lanoe*, 2e série, t. X, p. 888.

restant dues à la fin de 1838, à partir du 1er janvier 1839 jusqu'au jour du payement;

Vu la lettre par laquelle le ministre des travaux publics a conclu à la réformation de l'arrêté du conseil de préfecture du 20 décembre 1845, en tout ce qu'il a alloué aux entrepreneurs en sus du montant du décompte s'élevant à 1 842 747f.34;

Vu le cahier des clauses et conditions générales de 1811;

Vu l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui touche le classement des déblais de l'entreprise:

Considérant que, dans la réclamation par lui formée, le 20 septembre 1829, contre le décompte des travaux effectués au 31 décembre 1828, l'entrepreneur Guémy, aux droits duquel sont aujourd'hui les sieurs Desroy et consorts, a formellement reconnu l'exactitude du classement des déblais portés par les ingénieurs audit décompte;

Considérant que si, pour les déblais postérieurs au 31 décembre 1828, les ingénieurs ont omis de présenter à l'acceptation des entrepreneurs, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, les profils indicatifs des diverses natures de déblais, négligeant en cela de se conformer aux prescriptions de l'article 117 du devis, les entrepreneurs ont également eu le tort de ne pas réclamer l'exhibition de ces profils, dont ils avaient intérêt à faire immédiatement la vérification;

Considérant que, dans cet état de choses, le conseil de préfecture a ordonné qu'il serait procédé à une reconnaissance des lieux par un ingénieur étranger aux travaux du canal, en présence de l'un des membres dudit conseil; qu'il est résulté de cette reconnaissance que le classement des déblais avait été exactement établi au décompte, à l'exception de ce qui concernait les déblais des biefs nos 2, 8 et 10, où il convenait de classer comme déblai à la mine une quantité de 2 561mc.64, portée au décompte comme déblai à la pince; et qu'en allouant aux sieurs Desroy et consorts, par suite de cette rectification, une plus-value de 7 628f.75, le conseil de préfecture a fait une juste appréciation des droits de ces entrepreneurs;

En ce qui touche le supplément de prix alloué aux sieurs Desroy et consorts pour emploi de béton dans le massif des bajoyers des écluses nos 3 et 4:

Considérant que le devis ne prévoyait l'emploi du béton que dans les fondations des ouvrages d'art; que c'est en vue de cet emploi seulement que le prix du béton (main-d'œuvre comprise) avait été déterminé tel qu'il est indiqué au bordereau des prix; qu'il est reconnu par les ingénieurs que l'emploi du béton dans le massif des bajoyers des écluses nos 3 et 4 a donné lieu à une main-d'œuvre plus

coûteuse, et que, dès lors, les entrepreneurs avaient droit pour cette main-d'œuvre à un supplément de prix;

Considérant que le ministre des travaux publics ne conteste que le principe du droit des entrepreneurs à ce supplément de prix et n'élève aucune réclamation contre le chiffre auquel il a été fixé par le conseil de préfecture;

En ce qui touche le supplément de prix alloué pour piquage des lits et joints des perrés :

Considérant que les sieurs Desroy et consorts ne justifient d'aucun ordre écrit qui leur ait prescrit de tailler à la fine pointe les lits et joints des perrés, qui, aux termes du devis, devaient être faits en moellons smillés; que, dès lors, et par application, soit de l'article 7 des clauses et conditions générales, soit de l'article 135 du devis spécial de l'entreprise, la demande des entrepreneurs à fin de payement de ce travail aurait dû être rejetée;

En ce qui touche le point de départ des intérêts alloués aux entrepreneurs :

Considérant que les travaux de l'entreprise ont été terminés en 1839; que le décompte n'a été présenté à l'acceptation des sieurs Desroy et consorts que le 28 novembre 1840; que le retard de la liquidation n'est qu'en partie de leur fait, et que, dans cet état de choses, il y a lieu de leur accorder les intérêts des sommes à eux dues à partir du 25 juillet 1842, date du dépôt, à la préfecture, de la première demande par eux faite desdits intérêts:

En ce qui touche les dépens :

Considérant que les sieurs Desroy et consorts succombent dans la plus plus grande partie de leurs conclusions et qu'il est fait droit à une partie des conclusions du pourvoi incident du ministre; que, dès lors, il n'y a pas lieu d'allouer de dépens aux entrepreneurs;

Art. 1er. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département de la Nièvre, en date du 20 décembre 1845, est annulé dans la disposition qui accorde aux sieurs Desroy et consorts une somme de 4 204f.33 pour piquage des lits et joints de la maçonnerie des perrés de leur entreprise. La demande des entrepreneurs à fin de payement de ce travail est rejetée.

2. Le même arrêté est réformé dans la disposition qui fait courir les intérêts des sommes dues aux entrepreneurs à partir seulement du 31 octobre 1843. Lesdits intérêts leurs seront comptés à dater du 25 juillet 1842.

3. La requête des sieurs Desroy et consorts et les conclusions du pourvoi incident du ministre des travaux publics sont rejetées pour le surplus.

(N° 12)

[1er février 1851.]

Grande voirie; procès-verbaux; défaut de timbre et d'enregistrement. — (Bertron.) — *Le défaut de timbre et d'enregistrement des procès-verbaux de contravention en matière de grande voirie, n'entraîne pas leur nullité.*

Le rapport suivant a été adressé à M. le président de la section du contentieux du conseil d'état, le 7 décembre 1849, par le ministre des travaux publics :

Monsieur le président, par une circulaire adressée aux préfets et dont je joins ici une copie (1), mon prédécesseur, s'appuyant sur la jurisprudence de la cour de cassation, a posé en principe que les procès-verbaux dressés en matière de grande voirie sont valables nonobstant le défaut de timbre et d'enregistrement.

Dans sa circulaire, mon prédécesseur a pris soin d'indiquer les motifs sur lesquels repose la jurisprudence de la cour de cassation et qui peuvent se résumer comme il suit :

« L'enregistrement d'un acte est étranger à sa substance; il n'en est qu'une formalité extrinsèque; son omission ne peut donc rendre l'acte nul, si ce n'est dans le cas où la loi y aurait formellement attaché cette peine. Si l'article 34 de la loi du 22 frimaire an VII a prononcé, d'une manière générale, la nullité des exploits ou procès-verbaux non enregistrés dans le délai prescrit, cette disposition générale a été nécessairement restreinte par l'article 47 de la même loi, qui ne défend de rendre jugement sur des actes non enregistrés que lorsque le jugement serait rendu en faveur de particuliers. Par cette restriction, la loi a évidemment voulu conserver toute leur force aux actes qui intéressent l'ordre et la vindicte publique, et ne pas subordonner leur effet aux intérêts pécuniaires du fisc, sauf le recouvrement de ces droits à la charge de qui il appartient. »

Cependant le conseil de préfecture de la Mayenne, saisi d'un procès-verbal dressé contre le sieur Bertron à raison d'un dépôt sur la voie publique, a, par un arrêté du 17 août dernier, renvoyé le délinquant des fins de la poursuite, par le motif que le procès-verbal n'avait été ni visé pour timbre ni enregistré en débet.

Le conseil de préfecture a basé sa décision sur les considérations suivantes :

« Considérant qu'aux termes de l'article 74 de la loi du 25 mars 1817, les

(1) *Voir* cette circulaire, 2e série, t. IX, p. 419.

procès-verbaux des gendarmes qui ont pour objet la poursuite et la répression des délits et contraventions aux règlements généraux de police doivent être visés pour timbre et enregistrés en débet;

» Considérant qu'aux termes de l'article 20 de la loi du 22 frimaire an 7, le délai pour l'enregistrement des procès-verbaux de tous agents ayant pouvoir d'en rédiger est fixé à quatre jours de leur date;

» Considérant que l'article 34 de la même loi, indépendamment de l'amende et du double droit, prononce la nullité de tout procès-verbal qui n'a pas été soumis à l'enregistrement dans le délai légal; que cette disposition générale et absolue enlève aux procès-verbaux toute existence légale du jour où expire le délai pour l'enregistrement, et qu'il n'est pas permis de distinguer là où la loi ne distingue pas;

» Considérant que si l'article 47 de la loi de frimaire an VII n'interdit pas aux juges et à l'autorité administrative de statuer sur des actes non enregistrés lorsqu'il s'agit d'une administration publique ou de la police générale, on ne peut comprendre dans cette exception les actes frappés de nullité pour défaut d'enregistrement; qu'en admettant qu'il fût permis de statuer sur un tel procès-verbal, la décision serait nulle comme l'acte frappé de nullité légale qui lui sert de base; que, s'il en était autrement, il s'ensuivrait qu'il appartiendrait au juge ou à l'autorité administrative de relever un procès-verbal de la nullité prononcée par l'article 34, nullité qui doit profiter au délinquant le jour où expire le délai pour l'enregistrement; qu'une telle extension ne saurait être donnée à l'article 47, surtout en matière pénale. »

Du moment qu'un conseil de préfecture refuse d'admettre la jurisprudence posée par la cour de cassation et rappelée dans la circulaire précitée, il me paraît nécessaire de faire fixer également la jurisprudence spéciale de la grande voirie, en matière d'enregistrement de procès-verbaux, par une décision de la section du contentieux du conseil d'état.

L'article 74 de la loi du 25 mars 1817, cité dans le premier considérant de l'arrêté du conseil de préfecture, dispose simplement que les procès-verbaux dressés par les gendarmes, gardes champêtres, etc., doivent être visés pour timbre et enregistrés; mais il ne porte pas que ce soit à peine de nullité.

La difficulté porte donc sur l'interprétation des articles 34 et 47 de la loi du 22 frimaire an VII. Selon le conseil de préfecture, la nullité prononcée par l'article 34 est générale, absolue, et le procès-verbal non enregistré perd toute existence légale le jour où expire le délai dans lequel cette formalité devait être remplie. Ainsi le conseil n'admet pas l'exception autorisée par la cour de cassation en faveur des actes qui intéressent l'ordre et la vindicte publique.

Je concevrais les scrupules du conseil de préfecture s'il s'agissait de formes de procédure dont l'omission pourrait influer sur la solution à intervenir. Mais il s'agit simplement d'une loi fiscale, dont l'inexécution peut frustrer le trésor, mais ne saurait aggraver la position du délinquant, pas plus que l'observation rigoureuse de cette loi n'ajouterait aux garanties de sincérité qu'il trouve dans l'affirmation du procès-verbal.

Quelle a été, en effet, l'intention du législateur, en frappant de nullité l'acte

non timbré? Évidemment il a voulu que, sous aucun prétexte, le particulier dans l'intérêt de qui l'acte est passé ne pût frustrer le trésor de ses droits. Ici l'intérêt du fisc prime l'intérêt individuel qui seul peut avoir à souffrir de l'annulation de l'acte, et le vœu de la loi se trouve rempli.

Mais il n'en est pas de même quand il s'agit d'un procès-verbal qui constate un délit ou une contravention, car alors le procès-verbal n'est pas dressé dans un intérêt particulier; il a pour but, au contraire, la répression d'une entreprise individuelle préjudiciable à l'intérêt général. L'intérêt qui domine ici est donc celui de l'ordre et de la vindicte publique, et c'est uniquement contre cet intérêt que tournerait la nullité du procès-verbal. C'est bien certainement en vue des actes de cette nature que l'article 47 de la loi du 22 frimaire an VII permet aux juges de statuer nonobstant le défaut de timbre et d'enregistrement. J'ajouterai que, s'il en était autrement, l'invalidité dont seraient frappés les procès-verbaux tournerait contre l'intérêt même que le législateur a voulu protéger, puisque le trésor se trouverait ainsi privé, non-seulement de droits que peut-être il pourrait répéter contre l'agent coupable de négligence, mais encore de l'amende résultant de la condamnation.

La distinction qui résulte de la jurisprudence de la cour de cassation me paraît donc parfaitement fondée, et je ne puis que conclure à l'annulation de l'arrêté du 17 août 1849, par lequel le conseil de préfecture de la Mayenne a statué contrairement à cette jurisprudence.

Le conseil d'état a fait droit à ces conclusions dans les termes suivants:

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu les lois des 22 frimaire an VII et 25 mars 1817;

Considérant que les formalités d'enregistrement et de visa pour timbre, auxquelles sont assujettis les procès-verbaux dressés en matière de grande voirie, sont étrangères à la substance de ces actes; qu'elles ont surtout pour but d'assurer la perception de certains droits au profit du trésor; que leur omission ne peut rendre lesdits procès-verbaux nuls, si ce n'est dans le cas où la loi y aurait formellement attaché cette peine;

Considérant que si l'article 34 de la loi du 22 frimaire an VII a prononcé d'une manière générale la nullité des exploits ou procès-verbaux non enregistrés dans le délai prescrit, cette disposition générale a été nécessairement restreinte par l'article 47 de la même loi, qui ne défend de rendre jugement sur des actes non enregistrés que lorsque le jugement serait rendu en faveur de particuliers; que, par cette restriction, la loi a évidemment voulu conserver toute leur force aux actes qui intéressent l'ordre et la vindincte publique, et ne pas subordonner leur effet aux intérêts pécuniaires du fisc, sauf le recouvrement de ces droits à la charge de qui il appartient;

Considérant que le procès-verbal susvisé, du 30 juin 1849, avait pour objet de constater une contravention de grande voirie qui aurait été commise par le sieur Bertron; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a annulé ledit procès-verbal par le motif qu'il n'aurait été ni visé pour timbre ni enregistré, et renvoyé purement et simplement le sieur Bertron des fins de la plainte;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de la Mayenne, du 17 août 1849, est annulé.

(N° 13)

[1er février 1851.]

Moulins et usines; suppression; indemnité; vente nationale. — (Veuve Baron et Sedillier.) — *La faculté, concédée par un acte de vente nationale, à un particulier, de construire une usine sur l'emplacement d'un moulin abattu, implique l'aliénation de la chute d'eau affectée à l'ancienne usine. — Dès lors la suppression de cette chute, pour cause d'utilité publique, donne lieu à une indemnité en faveur de l'usinier. — Détermination de l'importance de ladite chute. — Celui qui a acquis, en vertu d'un acte de vente nationale, le droit d'établir une usine sur un cours d'eau non navigable, n'est pas dispensé de l'obligation de se pourvoir d'une autorisation administrative nécessaire pour déterminer, sous le rapport hydraulique, les conditions du règlement de cette usine et lui conférer une existence légale; si l'usine a été établie sans cette autorisation, il n'est dû au propriétaire aucune indemnité en cas de suppression.*

La canalisation de la Mayenne supérieure entre Laval et Mayenne, autorisée par la loi du 31 mai 1846, a nécessité la suppression des moulins et du barrage de Bellayer, situés sur la partie non navigable de la rivière.

Le sieur Sédillier et la dame Baron, propriétaires de l'un de ces moulins, ont réclamé une indemnité à raison du dommage que cette suppression allait leur occasionner.

Mis en demeure, conformément aux prescriptions de l'article 48 de la loi du 16 septembre 1807, de justifier de l'existence légale de leur moulin, ils ont produit un acte de vente nationale, en date du 26 floréal an VII.

Cet acte porte vente « d'un petit bâtiment servant autrefois d'écurie à un » des moulins, d'un autre bâtiment qui servait autrefois de toit à porcs et de

» l'emplacement du moulin qui actuellement se trouve abattu ; le tout con-
» tenant 104p.135 quarrés. »

L'acte de vente ajoute que « l'adjudicataire ne contribuera aux réparations » de la chaussée que dans le cas seulement où il ferait construire un moulin » ou toute autre usine qui aurait besoin du cours d'eau ; que, dans ce cas, » son contingent dans lesdites réparations sera proportionné au nombre de » roues qu'il établira, et qu'il jouira en conséquence de tous les droits, usages » et privilèges attribués aux ci-devant propriétaires et fermiers. »

La mise à prix est fixée à 900 francs, calculée à raison d'un revenu évalué à 22f.50.

Le prix de l'adjudication s'est élevé à 150 000 francs.

Un moulin fut construit par l'acquéreur sur l'emplacement de l'ancienne usine, mais ce moulin fut établi sans autorisation.

Dans cet état de choses, l'administration considérant ce moulin comme dépourvu d'existence légale, a rejeté la demande d'indemnité formée par les usiniers.

Ceux-ci ont alors porté leur réclamation devant le conseil de préfecture. Ils ont soutenu que l'acte de vente de l'an VII contenait vente d'une chute d'eau déterminée, et de plus renfermait implicitement l'autorisation de réédifier l'ancien moulin ; que cette interprétation de la commune intention des parties ressortait incontestablement du prix de la vente. Subsidiairement et pour le cas où l'existence légale du moulin ne serait pas reconnue, ils ont demandé que l'état, en sa qualité de vendeur, fût tenu de les garantir de toutes les pertes que la suppression de l'usine entraînerait pour eux.

Le conseil de préfecture a fait une distinction entre les bâtiments et la chute d'eau ; il a décidé, en ce qui touche les bâtiments, qu'aucune indemnité n'était due, attendu qu'ils avaient été construits sans autorisation ; mais il a admis la demande des réclamants en ce qui touche la perte de la force motrice, attendu que cette force se trouvait comprise dans la vente nationale faite aux auteurs des réclamants le 26 floréal an VII ; et quant à l'importance de la chute d'eau concédée par cette vente, le conseil a déclaré qu'elle devait être déterminée par le coursier de l'ancien moulin qui n'avait pas été détruit.

La dernière partie de cet arrêté a été l'objet d'un pourvoi au conseil d'état de la part du ministre des travaux publics. La première a été attaquée par le le sieur Sédillier et la dame Baron qui ont formé un recours incident.

En ce qui touche la chute d'eau, le ministre a soutenu qu'elle ne se trouvait pas comprise au nombre des objets vendus par la nation, objets dont le revenu n'était estimé qu'à 22f.50, et dont la mise à prix n'avait été fixée qu'à 900 francs.

En ce qui concerne les bâtiments, le ministre faisait remarquer que si l'administration avait été mise en demeure de statuer sur une demande en rétablissement de l'usine démolie, elle aurait imposé aux pétitionnaires la clause ordinaire de suppression sans indemnité dans le cas de travaux d'utilité publique. Or, ajoutait-il, une infraction aux règlements ne saurait créer un droit que l'obéissance à ces mêmes règlements eût radicalement écarté.

Le ministre des finances a présenté des observations dans le même sens

que le ministre des travaux publics, et a conclu au rejet du pourvoi incident des requérants.

Le conseil d'état a statué comme il suit:

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, l'article 48 de la loi du 16 septembre 1807, les lois des 20 août 1790 et 6 octobre 1791, et l'arrêté du directoire exécutif du 19 ventôse an VI;

En ce qui touche la chute d'eau du moulin de Bellayer:

Considérant que des termes de l'acte d'adjudication nationale du 26 floréal an VII il résulte qu'au nombre des objets compris dans la vente faite au sieur Moulard, se trouvait pour l'acquéreur la faculté de construire, sur l'emplacement de l'ancien moulin abattu, un moulin ou toute autre usine ayant besoin du cours d'eau; que cette faculté impliquait nécessairement le droit à l'usage de la chute telle qu'elle était déterminée par le coursier de l'ancien moulin et par le barrage sur lequel ce moulin était placé; qu'ainsi, ladite chute ayant été vendue, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que sa suppression donnait ouverture, en faveur des requérants, à un droit à indemnité;

En ce qui touche l'usine mue par cette chute:

Considérant que la faculté accordée à l'acquéreur de construire une nouvelle usine sur l'emplacement vendu ne le dispensait pas de l'obligation de se pourvoir de l'autorisation administrative nécessaire, aux termes des lois de la matière, pour déterminer, sous le rapport hydraulique, les conditions du règlement de cette usine, et lui conférer une existence légale, et que, faute par les requérants ou leur auteur de s'être pourvus de cette autorisation, la mise en chômage permanente de leur usine, par suite de la suppression de sa chute, ne peut donner lieu à indemnité;

Art. 1er. Les conclusions du ministre des travaux publics et celles du ministre des finances, ensemble celles de la dame veuve Baron et du sieur Sédillier contenant pourvoi incident et demande à fins de dépens, sont rejetées.

(N° 14)

[1er février 1851.]

Alignements; arrêté préfectoral; contravention; démolition. — (Marchesi.) — *En l'absence d'un plan d'alignements légalement arrêté, le droit de donner l'alignement appartient au préfet. — Les constructions établies en saillie sur l'alignement ainsi déterminé par le préfet constituent des contraventions de grande voirie, à raison desquelles le conseil de préfecture doit ordonner la démolition des travaux et condamner le propriétaire à l'amende.*

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu l'arrêt du conseil du 27 février 1765;

Vu la loi du 23 mars 1842;

Considérant qu'aux termes de l'arrêt du conseil du 27 février 1765, il est interdit de construire, reconstruire et réparer aucun édifice le long et joignant les routes sans avoir obtenu un alignement ou une autorisation;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Marchesi a construit sa maison le long de la route nationale n° 197, dans la traverse de Belgodère, avant d'avoir obtenu l'autorisation qu'il avait demandée; que cette maison forme saillie sur l'alignement qui lui a été donné par un arrêté en date du 25 mai 1849, rendu par le préfet de la Corse en l'absence d'un plan d'alignements légalement arrêté; que le sieur Marchesi a ainsi contrevenu aux dispositions de l'arrêté précité; d'où il suit que c'est à tort que le conseil de préfecture a renvoyé le sieur Marchesi des fins du procès-verbal dressé contre lui (1);

Considérant toutefois qu'à raison des circonstances de l'affaire, il y a lieu de modérer l'amende encourue;

(1) Le conseil de préfecture avait motivé sa décision: 1° sur ce que le retard mis par l'administration à répondre à la demande d'alignement présentée par le sieur Marchesi compromettait les intérêts de ce propriétaire, puisqu'il était lié par un contrat vis-à-vis d'un maçon qui le menaçait de

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de la Corse, du 12 décembre 1849, est annulé.

2. Le sieur Marchesi est condamné à démolir la partie de sa maison formant saillie sur l'alignement qui lui a été donné par l'arrêté préfectoral du 25 mai 1849.

3. Le sieur Marchesi est condamné à une amende de 25 francs.

(N° 15)

[5 mars 1851.]

Comptabilité. — Instructions concernant les reversements et les réimputations.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le préfet, la cour des comptes a exprimé le vœu que, pour rendre plus facile le contrôle qu'elle doit exercer sur les opérations de virement de comptes, des indications très-explicites lui fussent fournies à l'appui des modifications à faire subir aux payements effectués par les payeurs, soit par suite de reversements dans les caisses du trésor, soit par suite de changements d'imputation.

Je vais énumérer les indications que devront comprendre à l'avenir les pièces destinées à justifier ces deux genres d'opérations.

Les récépissés à talon (ou les déclarations de versement qui en tiennent lieu) destinés à constater les reversements effectués dans les caisses publiques, en exécution de l'article 120 du règlement du 16 septembre 1843, devront indiquer :

1° La partie versante ;

2° La somme versée ;

3° Les motifs du versement ;

4° Le numéro, la date et le montant du mandat comprenant le trop payé ;

---

l'assigner devant les tribunaux en dommages-intérêts ; 2° sur ce qu'en plaçant sa maison à 4 mètres de l'axe de la route, le sieur Marchesi avait cru agir régulièrement en suivant l'alignement qui avait été fixé par un arrêté précédent du 12 avril 1847 au sieur Luigi, propriétaire d'une maison, sise comme la sienne sur le bord de la route.

5° L'ordonnateur secondaire ou le sous-ordonnateur secondaire qui a délivré le mandat;

6° Le titulaire du mandat;

7° Le chapitre et la section du budget et l'exercice sur lesquels le mandat a été imputé.

Les certificats de réimputation délivrés en exécution de l'article 125 du règlement du 16 septembre 1843 devront contenir les indications ci-après:

1° L'ordonnateur secondaire ou le sous-ordonnateur secondaire;

2° La somme à réimputer;

3° Le numéro du mandat à réimputer;

4° Le titulaire du mandat;

5° L'objet de la dépense;

6° La date du payement;

7° Le numéro du chapitre, la section du budget et l'exercice sur lesquels la fausse imputation a eu lieu;

8° Le numéro du chapitre, la section du budget et l'exercice sur lesquels la réimputation doit être effectuée;

9° Les motifs qui déterminent le changement d'imputation.

Il importe beaucoup qu'aucune des indications détaillées ci-dessus ne soit omise dans les récépissés de versement et dans les certificats de réimputation, que vous adresserez à l'avenir au ministère des travaux publics. Je vous prie de prendre les mesures mécessaires pour obtenir ce résultat.

Versements. - Pour ce qui concerne les récépissés de versement, je rappellerai qu'aux termes de l'article 120 du règlement du 16 septembre 1843, ils doivent être adressés à l'administration centrale immédiatement après qu'ils ont été délivrés.

Afin que la comptabilité du ministère puisse vérifier si aucune omission n'a eu lieu dans l'envoi de ces pièces comptables, chacun des ingénieurs en chef des ponts et chaussées chargés d'un service dans votre département devra dresser chaque année, aussitôt après la clôture des payements de l'exercice, c'est-à-dire dans les premiers jours de septembre, un bordereau général des versements qu'il aura fait effectuer pendant toute la durée de l'exercice. Ce bordereau devra être établi dans la forme du modèle A ci-annexé.

Les bordereaux des différents services vous seront adressés par les ingénieurs en chef, et vous aurez soin, monsieur le préfet, de les transmettre sans retard au ministère des travaux publics, en y joignant le bordereau des versements concernant la partie des dépenses dont le mandatement vous est réservé.

Lorsqu'un chef de service n'aura fait effectuer aucun versement pendant le cours de l'exercice, il devra fournir un état négatif.

Réimputations. — Quant aux certificats de réimputation, voici la marche qui devra être suivie à l'avenir.

Ces certificats devront être établis dans la forme des modèles tracés dans la circulaire du 4 octobre 1849. Seulement on ajoutera, avant la date qui les termine, l'indication des motifs qui rendent la réimputation nécessaire.

Lorsqu'il s'agit d'un payement compris dans une gestion courante, le certificat de réimputation doit être remis au payeur, conformément au deuxième paragraphe de l'article 125 du règlement du 16 septembre 1843. Mais on devra dorénavant adresser au ministère des travaux publics un duplicata du certificat de réimputation délivré. Je vous prie, monsieur le préfet, de tenir la main à l'exécution de cette nouvelle mesure, qui a été reconnue indispensable pour l'ordre de la comptabilité.

Lorsqu'il s'agit de changer l'imputation d'un payement fait sur une gestion expirée, le certificat de réimputation doit, aux termes du troisième paragraphe de l'article 125 précité, être envoyé au ministère des travaux publics.

Il importe de remarquer que si la réimputation porte sur plusieurs payements effectués, les uns sur la gestion expirée, les autres sur la gestion courante, on doit éviter de réunir dans un certificat unique les payements des deux espèces. On doit, au contraire, avoir soin de rédiger deux certificats, l'un pour les payements de la gestion courante, l'autre pour les payements de la gestion expirée. Cette division est nécessaire, d'abord pour rendre possible la stricte exécution des dispositions de l'article 125 du règlement, ensuite parce que les virements à effectuer ont lieu, au ministère des finances, dans un bureau spécial pour chacun des deux cas.

L'administration centrale devant exercer son contrôle sur cette importante partie de la comptabilité, il est nécessaire que chaque année, immédiatement après la clôture des payements, chaque chef de service dresse un bordereau récapitulatif des certificats de réimputation qu'il aura délivrés pendant toute la durée de l'exercice expiré. Ce bordereau devra être établi dans la forme du modèle B ci-joint.

Les bordereaux partiels par service vous seront envoyés par les ingénieurs en chef, et vous me les transmettrez avec celui que vous aurez à dresser vous-même.

Lorsque dans un service aucun certificat de réimputation n'aura été délivré, on devra fournir un état négatif.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse ampliation à MM. les ingénieurs en chef des ponts et chaussées.

Le ministre des travaux publics,
P. MAGNE.

DÉPARTEMENT
d

SERVICE
d

MODÈLE A.

Bordereau récapitulatif des reversements concernant l'exercice 185 .

CIRCULAIRE
du 5 mars 1851.

PARTIE VERSANTE.	MONTANT de chaque reversement.	CHAPITRE et section du budget sur lesquels porte le reversement.		OBSERVATIONS.
		Chapitre.	Section.	

CERTIFIÉ :

A le 185 .

L'ingénieur en chef (ou le préfet du département d).

DÉPARTEMENT
d

SERVICE
d

CIRCULAIRE
du 5 mars 1851.

MODÈLE B.

Bordereau récapitulatif des certificats de réimputation concernant l'exercice 185 .

DATE DU CERTIFICAT.	CHAPITRE, SECTION ET EXERCICE sur lesquels la fausse imputation a eu lieu.			CHAPITRE, SECTION ET EXERCICE sur lesquels la réimputation doit être faite.			MONTANT de chaque CERTIFICAT.	TITULAIRE DU MANDAT réimputé.	DATE DU PAYEMENT du mandat.
	Chapitre.	Section.	Exercice.	Chapitre.	Section.	Exercice.			

Certifié par moi payeur du département d , pour ce qui concerne les dates des payements.

A le 185 .

CERTIFIÉ :

A le 185 .

L'ingénieur en chef (ou le préfet du département d).

(N° 16)

[10 avril 1851.]

Bateaux à vapeur qui naviguent sur mer. — Éclairage de nuit.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le préfet, un arrêté du 14 octobre 1848, du chef du pouvoir exécutif, a, comme vous le savez, disposé que les navires à vapeur de la marine marchande seraient tenus, pour prévenir les rencontres de nuit et empêcher ainsi les sinistres qui sont la conséquence des abordages, de porter à leurs tambours et en tête du mât des feux de même couleur et distribués de la même manière que ceux qui sont en usage sur les bâtiments à vapeur de l'état.

D'après l'instruction qui a été publiée à ce sujet, en novembre 1848, par le ministère de la marine, et dont les dispositions ont été adoptées par la marine britannique, tout navire à vapeur en marche doit avoir, depuis le coucher du soleil jusqu'à son lever, trois feux, savoir :

Un feu blanc en tête du mât ;

Un feu vert à tribord ;

Un feu rouge à bâbord.

Le feu de tête du mât doit être visible à une distance d'au moins cinq milles par une nuit claire, et le fanal construit de telle sorte que la lumière soit uniforme et non interrompue, dans un arc de vingt rumbs de vent (225°) depuis le cap du bâtiment jusqu'à deux quarts en arrière du travers de chaque bord.

Les feux de couleur doivent pouvoir être aperçus d'une distance d'au moins deux milles, et les fanaux construits de manière à ce que la lumière embrasse, sans interruption ni variation d'éclat, un arc de l'horizon de dix quarts (112° 30′), c'est-à-dire depuis le cap du navire jusqu'à deux quarts de l'arrière du travers du bord où ils sont placés.

Le fanal employé au mouillage doit être disposé de façon à répandre une bonne lumière tout autour de l'horizon.

Enfin, chaque feu de couleur doit être muni intérieurement d'un écran, pour qu'il ne puisse être vu à la fois que d'une seule direction, celle du cap du navire, et pour que la combinaison des feux de côté puisse donner un signal précis de la route suivie par le bâtiment.

Le ministère des travaux publics a fait connaître, dans le temps, ces dispositions à MM. les préfets des départements maritimes, en les invitant à en assurer l'exécution.

Il résulte des renseignements que ces magistrats lui ont transmis depuis lors, que les navires à vapeur de la marine marchande sont aujourd'hui généralement pourvus de fanaux qui satisfont aux prescriptions réglementaires.

Sur quelques bateaux, cependant, les feux en usage laissant encore quelque chose à désirer, j'ai pensé, avec la commission centrale des machines à vapeur, qu'il serait utile, pour guider les armateurs sur le choix des meilleurs appareils à employer, d'indiquer dans une circulaire le mode de fanal qui a été adopté par le ministère de la marine, sur les propositions d'une commission spéciale qu'il avait chargée d'étudier cette matière.

Ce fanal, dont le modèle a été exécuté conformément aux indications de cette commission, par M. Létourneau, fabricant d'appareils lenticulaires pour les phares, se compose d'une lentille principale et de quatre anneaux, formant en tout cinq segments annulaires, analogues à ceux qui sont usités dans la construction des verres d'optique destinés aux phares.

L'amplitude est, comme le prescrit l'instruction précitée, de 112° 30′ pour les fanaux des tambours, et de 225° pour le fanal qui doit être placé en tête du mât.

Sur le côté opposé existe un miroir en glace, qui sert en même temps d'écran et de réflecteur. Ce miroir intercepte les rayons lumineux projetés vers l'arrière ; il les réfléchit, au contraire, vers l'avant, et rend ainsi la lumière plus intense dans cette partie de l'horizon.

Le fanal est éclairé avec de la bougie. Ce mode d'éclairage est à tous égards bien préférable à l'emploi de l'huile, qui, entre autres inconvénients, ne permet pas de maintenir l'appareil dans l'état de propreté indispensable ; l'huile salit les parois intérieures du fanal ainsi que le verre d'optique, elle les recouvre d'une couche grasse et charbonneuse, laquelle altère l'éclat de la lumière. En outre, de nombreuses expériences ont montré que toutes les lampes sont sujettes à s'éteindre par les moindres brises. Tous ces inconvénients sont évités par l'emploi de la bougie. Dans l'appareil de M. Létourneau, la bougie dont on se sert a un diamètre de 0m.032 et une longueur de 0m.16 ; elle repose sur une bobèche dirigée par trois guides ; au-dessous est fixé un tube dans lequel se trouve un ressort à boudin qui la pousse à mesure qu'elle se consume. A l'aide de cette disposition, la bougie brûle jusqu'à la fin ; elle dure dix heures et résiste très-bien à l'impression d'un vent même très-frais.

Tous les bâtiments à vapeur de l'état sont maintenant munis de

ces fanaux, que le ministère de la marine a fait construire par M. Létourneau.

Quant à l'installation des feux, elle ne présente pas de difficultés pour ceux des tambours. Mais il n'en est pas de même, dans certains cas, pour le feu qui doit être placé en tête du mât de misaine, par exemple, lorsque ce mât est pourvu d'un hunier; on a reconnu que, dans ce cas, pour fixer le fanal, on serait forcé de l'attacher à une drisse, ce qui l'exposerait à des chocs qui pourraient le briser lorsqu'il faudrait l'amener ou le hisser. De plus, ce fanal étant ainsi sujet à tourner sur lui-même, la lumière s'y écarterait à chaque instant de la direction convenable. On le remplace avec avantage, dans le cas dont il s'agit, par deux fanaux, chacun de 112° 30′ d'amplitude, construits comme ceux des tambours, et que l'on attache au-dessous de la hune, à côté des jottereaux. Ces deux fanaux, vus à une certaine distance du navire, même à moins de trois encablures de l'avant, se confondent en un seul par l'effet de l'irradiation, et présentent de cette manière l'apparence d'un fanal unique. Ce dernier système s'applique exclusivement aux bâtiments qui n'ont pas de hunier.

Au moyen de ces dispositions, les prescriptions de l'arrêté du gouvernement du 14 octobre 1848 sont aisées à exécuter, et il est fort essentiel de tenir la main à ce qu'elles soient ponctuellement observées.

Il convient d'ailleurs de remarquer que l'administration n'impose pas aux propriétaires de navires à vapeur l'obligation de s'approvisionner chez tel ou tel fabricant des fanaux nécessaires à leur navigation ; à cet égard, toute liberté est laissée à l'industrie. Mais ce qu'il est du droit et du devoir de l'administration d'exiger, c'est que les appareils d'éclairage dont on fera usage satisfassent au règlement, qu'ils offrent, quant à l'amplitude, à la portée et à la distribution des feux, les conditions que ce règlement a déterminées.

Il conviendra donc d'insérer à l'avenir, dans tous les permis de navigation des navires à vapeur qui naviguent sur mer et font des voyages de nuit, un article portant qu'ils devront avoir à bord des fanaux du genre de ceux qui sont employés par la marine de l'état, ou des fanaux fabriqués d'après d'autres modèles, mais remplissant, comme ceux-là, les conditions fixées dans l'instruction annexée à l'arrêté du 14 octobre 1848.

La même disposition devra être prescrite pour les navires déjà permissionnés et qui ne se trouveraient pas encore complétement en règle sous ce rapport.

Je joins ici, à cet effet, des exemplaires de la présente circulaire, pour être distribués, comme l'ont été dans le temps l'arrêté et l'instruction précités, aux armateurs, aux chambres de commerce et aux commissions de surveillance instituées dans les ports.

Je ne saurais d'ailleurs, en terminant, trop recommander à votre sollicitude, monsieur le préfet, et aux soins des commissions de surveillance, la stricte exécution des mesures dont il s'agit : la sécurité du commerce, la sûreté des voyageurs y sont essentiellement intéressées. On sait en effet combien de malheurs peuvent causer les abordages, et combien l'on y serait exposé, surtout dans les mers resserrées et fréquentées, si les précautions indispensables n'étaient pas prises. En se conformant exactement sur chaque navire au système d'éclairage ci-dessus décrit, on préviendra le retour de ces funestes accidents.

Veuillez, monsieur le préfet, m'accuser réception de la présente, dont j'adresse ampliation à MM. les ingénieurs.

Le ministre des travaux publics,
P. MAGNE.

(N° 17)

PERSONNEL.

Concours et classement des élèves. — Décorations. — Promotions. — Décisions diverses. — Décès.

1° CLASSEMENT DES ÉLÈVES AU 21 MAI 1851.

Première classe.

1. Warnod.
2. Huet.
3. De Villiers.
4. Salle.
5. Schellinx.
6. De la Tribouniѐre.
7. d'Amécourt.
8. Gaurkler.
9. Bauby.
10. Kopp.
11. Bellot.
12. Vidalot
13. Guibert.
14. Chanson.
15. De Lander.
16. Neveu-Derotrie.
17. Cazavan.
18. Biermann.
19. Cailloux.
20. Jomand.
21. Lanteirès.
22. Amilhau.
23. Vanéechout.
24. Rondel.
25. Bazin.
26. Lefaivre.

» Mollard.
» Foulard.

Deuxième classe.

1. Malibran.
2. Lancelin.
3. Moreau.
4. Goulin.
5. Delocre.
6. Reboul.
7. Boura.
8 Jundt.
9. Dusauzey.
10. Cadot.
11. Dormoy.
12. Bellom.
13. Drouets.
14. Fargue.
15. Vial.
16. Olry de Labry.
17. Celler.
18. Bouvier.
19. Hart.
20. Savin.
21. Potel.

» Perreau.
» Dellon.
» Regnauld.
» De Perrodil.

Troisième classe.

1. Boutillier.
2. Guilloux.
3. Humblot.
4. Michel.
5. Ricour.
6. Vivenot.
7. Lemoyne.
8. De Genouillac.

» Clerc.

2e CONCOURS DE L'ÉCOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSÉES, 1850 — 1851.

Première classe.

ARCHITECTURE. — Cimetière.	CONSTRUCTION. Canal avec pont-canal et écluse	CONSTRUCTION. Avant-port.	MÉCANIQUE. — Roue hydraulique et distribution d'eau	COMPOSITION LITTÉRAIRE.	CROQUIS ET LEVÉ DE MACHINES.	DESSIN. Lavis d'architecture.	DESSIN. Lavis à la sépia.
Huet — 1er pr Warnod, DeVilliers — 2e pr Salle, Bellot — 1er ac. Gauchier — 2e acc.	Warnod — 1er pr Schellinx, Huet — 2e pr. De Villiers — 1er ac. De la Tribonniere, Salle — 2e acc.	De Villiers — 1er pr. Bauby, Warnod — 2e pr. De la Tribonnière — 1er ac. Salle, Kopp, Schellinx — 2e acc.	Warnod — 1er pr De la Tribonnière — 2e pr. Salle, Schellinx — 1er ac. Huet, Kopp — 2e acc.	De Lander, Biermann — 1er pr. Salle — 2e pr Vidalot — 1er ac. Cazavau — 2e acc	Huet — 1er pr. Warnod, Lanteirès — 1er ac. Gulbert — 2e acc	Warnod — 1er pr Chanson — 1er ac. De la Tribonnière — 2e acc. Huet — 3e acc.	Huet — 1er pr. Mollard — 1er ac. De la Tribonniere, Jomaud — 2e acc.

Deuxième classe.

ARCHITECTURE. — Tribunal maritime.	CONSTRUCTION. Grand pont.	CONSTRUCTION. Barrage fixe et mobile.	MÉCANIQUE. — Deux projets	COMPOSITION LITTÉRAIRE.	CROQUIS ET LEVÉ DE MACHINES.	DESSIN. Lavis d'architecture.	DESSIN. Lavis à la sépia.
Malibran — 1er pr. Lancelin, Bellom — 2e pr. Cellier — 1er ac. Moreau, Deilon — 2e acc.	Lancelin — 1er pr. Malibran — 2e pr. Perreau — 1er ac. Delorre, Moreau — 2e acc.	Malibran — 1er pr Lancelin, Moreau — 2e pr. Vial — 2e acc.	Malibran — 1er pr. Lancelin — 1er ac. Moreau — 2e acc.	Moreau — 1er pr Co lin. — 2e pr. Regnaud, Fargue — 1er ac. Cavot — 2e acc.	Malibran — 1er pr Lancelin — 1er ac Perreau — 2e acc. Moreau — 3e acc.	Malibran — 1er pr Perreau — 1er ac Lancelin — 2e acc. Dormoy — 3e acc.	Malibran — 1er pr Dormoy — 1er ac. Moreau — 2e acc.

Troisième classe.

ARCHITECTURE. — Projets divers.	CONSTRUCTION. Études de projet de route	CONSTRUCTION. Pont suspendu.	MÉCANIQUE. — Études diverses.	COMPOSITION LITTÉRAIRE.	CROQUIS ET LEVÉ DE MACHINES.	DESSIN. Lavis d'architecture.	DESSIN. Lavis à la sépia.
Boutillier — 2e pr. Michel — 1er ac.	Boutillier — 1er pr Guilloux — 2e pr. Humblot — 1er ac. Michel — 2e acc.	Guilloux — 2e pr. Boutillier — 1er ac.	Boutillier — 1er pr. Humblot — 1er ac. Ricour — 2e acc.	Ricour — 1er pr. Vivenot — 1er ac. Humblot — 2e acc.	Boutillier — 2e pr. Humblot — 1er ac Guilloux — 2e acc	Boutillier — 1er pr. Michel — 1er ac. Lemoyne — 2e acc.	Boutillier — 2e pr. Lemoyne — 1er ac.

2° DÉCORATIONS.

Décret du président de la république du 31 mai 1851.

M. Jullien, ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées, chargé de la direction du chemin de fer de Paris à Lyon, est élevé au grade de commandeur dans l'ordre national de la Légion d'honneur, à raison des services spéciaux qu'il a rendus à l'Administration.

Décret du président de la république du 31 mai 1851.

M. de Sermet, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 1re classe, chargé du service ordinaire du département de la Seine et de la 1re section du chemin de fer de Paris à Strasbourg, est élevé au grade d'officier de la Légion d'honneur, à raison des services spéciaux qu'il a rendus à l'Administration.

Décret du président de la république du 31 mai 1851.

M. Labouré, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe, attaché aux travaux du chemin de fer de Paris à Lyon, est nommé chevalier de la Légion d'honneur, à raison des services spéciaux qu'il a rendus à l'Administration.

M. Michel, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe, attaché aux travaux du chemin de fer de Paris à Strasbourg, est nommé chevalier de la Légion d'honneur, à raison des services qu'il a rendus à l'Administration.

3° PROMOTIONS.

Arrêté du ministre des travaux publics du 31 mai 1851.

M. Ducos, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 2e classe, chargé des travaux de la 3e section du chemin de fer de Paris à Lyon, est élevé à la première classe de son grade.

4° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêtés du ministre des travaux publics.

10 *mai* 1851. — M. Grenet, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, attaché au service ordinaire du département de la Seine, sera chargé, en outre, du service des ponts à bascule dans le même département et du service de l'atelier central des ponts à bascule, en remplacement de M. Dufresne, appelé à d'autres fonctions.

28 *mai* 1851. — M. Cavalier, ingénieur en chef, chargé par intérim des fonctions d'inspecteur de l'école des ponts et chaussées, sera définitivement maintenu dans ces fonctions.

30 *mai* 1851. — M. Gigot, ingénieur en chef de 2e classe, actuellement chargé du service ordinaire du département de la Côte-d'Or,

sera chargé, sous la direction de M. Michal, de la 3e section de la navigation de la Seine. Il résidera à Paris.

M. Toussaint, ingénieur en chef de 1re classe, actuellement chargé du service du département de l'Yonne, sera chargé du service ordinaire du département de la Côte-d'Or, en remplacement de M Gigot.

30 *mai* 1851. — M. Conte-Granchamps, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe, chargé du service hydraulique du département de la Corse et du service de l'arrondissement de l'Ile Rousse, échangera ce dernier service contre celui de l'arrondissement d'Ajaccio, en conservant d'ailleurs le service hydraulique.

M. Lesguillier, ingénieur ordinaire de 3e classe, sera chargé du service de l'arrondissement de l'Ile Rousse, avec résidence à Bastia, en remplacement de M. Conte-Granchamps.

Idem. —M. Stoecklin, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 3e classe, attaché temporairement au secrétariat du conseil général des ponts et chaussées, sera chargé du service de l'arrondissement de Saverne (Bas-Rhin), en remplacement de M. Graeff, appelé à un autre service.

Idem. — La limite commune de la 2e et de la 3e section du service spécial de la navigation de la Seine, actuellement fixée à l'aval du pont de Poissy, sera fixée à la limite inférieure du département de la Seine, qui formera également le point de séparation des arrondissements de MM. les ingénieurs ordinaires Poirée et Emmery.

Idem. — Le service de la navigation du Lot, actuellement divisé en trois arrondissements d'ingénieur ordinaire, ne formera plus que deux arrondissements.

31 *mai* 1851. — Le service spécial du Rhin, actuellement divisé en deux arrondissements d'ingénieur ordinaire, formera à l'avenir trois arrondissements.

Le nouvel arrondissement sera confié à M. Daigremont, ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché temporairement au secrétariat du conseil général des ponts et chaussées.

5e RETRAITES.

Décret du président de la république du 15 avril 1851.

M. Maguès, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 1re classe, est admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite.

6e DÉCÈS.

	Dates des décès.
MM. d'Anthenay, ingénieur en chef	27 mai 1851.
Tisserand, ingénieur ordinaire	2 mai 1851.
Denecey, *id.*	29 mai 1851.
Bry, élève ingénieur	22 avril 1851.
Godefroy, *id.*	8 juin 1851.

(N° 18)

[1er février 1851.]

Cours d'eau non navigables; curage; redressement et élargissement non autorisés; dépenses. — (Richard de Vesvrotte.) — ***Annulation d'un arrêté du conseil de préfecture qui avait maintenu à la charge d'un propriétaire riverain la taxe qui lui avait été imposée, non-seulement pour les frais de curage d'un cours d'eau non navigable, mais encore pour les frais de redressement et d'élargissement dudit cours d'eau, alors que ces derniers travaux n'avaient pas été autorisés dans les formes prescrites tant par la loi du 14 floréal an XI que par celle du 16 septembre 1807 (*). — Pas de dépens, les pourvois en cette matière étant assimilés aux pourvois en matière de contributions directes.***

(EXTRAIT DU RECUEIL DE MM. LEBON ET GAUTÉ.)

En 1847, la commune de Ruffey-les-Beaune (Côte-d'Or) a fait procéder au curage, au redressement et à l'élargissement de la Lauve, cours d'eau non navigable qui traverse son territoire. La dépense totale de cette triple opération s'est élevée à une somme de 3 400 francs, qui a été répartie entre les divers intéressés par les soins d'une commission syndicale instituée par le préfet.

Le sieur Richard de Vesvrotte, inscrit sur les rôles pour une cotisation de 700 francs à raison de prairies dont il est propriétaire le long de la Lauve, a réclamé contre cette imposition; il a soutenu qu'elle était hors de proportion, soit avec l'intérêt qu'il avait retiré des travaux, soit avec les taxes attribuées notamment à la commune et au fermier du moulin de Ruffey. Mais sa réclamation a été rejetée par un arrêté du conseil de préfecture de la Côte-d'Or, du 2 octobre 1848, motivé sur ce que l'établissement des rôles était fondé sur une juste proportionnalité.

Pourvoi du sieur Richard de Vesvrotte. Devant le conseil d'état, le réclamant se plaint de ce que les rôles comprennent, outre les frais de curage, les dépenses qui ont été faites pour le redressement et l'élargissement du lit de la rivière et pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de ces der-

(*) C'est-à-dire, sauf les cas d'urgence, par un règlement rendu dans la forme des règlements d'administration publique, 25 mars 1846, *Coutenot*, 2e série, t. VI, p. 257.

niers travaux. Or, dit-il, s'il appartenait à la commission syndicale de répartir les frais de curage en vertu de la loi du 14 floréal an XI, il ne lui appartenait pas assurément de procéder à la meme répartition en ce qui concerne les dépenses de redressement et d'élargissement; car ces derniers travaux n'avaient pas été autorisés dans les formes prescrites par la loi du 16 septembre 1807, titre 7. En conséquence, le requérant conclut à l'annulation de l'arrêté attaqué et à la réduction proportionnelle de la taxe qui a été indûment maintenue à sa charge, avec dépens.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu les lois des 14 floréal an XI, 16 septembre 1807 et 21 avril 1832;

Vu l'arrêté du 24 floréal an VIII;

Considérant que le rôle contre lequel le sieur de Vesvrotte a réclamé, en ce qui le concernait, comprenait des dépenses relatives, soit au curage, soit au redressement et à l'élargissement de la rivière de la Lauve;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux de redressement et d'élargissement n'avaient pas été autorisés dans les formes déterminées par les lois ci-dessus visées; qu'ainsi le sieur de Vesvrotte était fondé à se refuser au payement de la taxe qui lui avait été imposée pour les dépenses relatives au redressement et à l'élargissement de la rivière dont il s'agit, et que c'est à tort que le conseil de préfecture a maintenu cette taxe;

Sur les conclusions à fin de dépens:

Considérant qu'aux termes de l'article 3 de la loi du 14 floréal an XI, le recouvrement des rôles établis en vertu de ladite loi s'opère de la même manière que celui des contributions directes, et qu'aux termes de l'article 30 de la loi du 21 avril 1832, le recours contre les arrêtés des conseils de préfecture en matière de contributions directes est sans frais, et qu'aucune disposition des lois sur la matière ne donne aux contribuables qui obtiennent décharge ou réduction de l'impôt auquel ils ont été soumis le droit de réclamer le remboursement de frais autres que ceux déterminés par l'arrêté du 24 floréal an VIII;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de la Côte-d'Or, en date du 2 octobre 1848, est annulé dans celle de ses dispositions qui a maintenu la contribution pour laquelle le sieur de Vesvrotte a été porté au rôle dressé le 1er novembre 1847.

2. Décharge est accordée au sieur de Vesvrotte de ladite contribution.

3. Le surplus des conclusions du requérant est rejeté.

(N° 19)

3 février 1851.]

Cours d'eau non navigables; rectification; expropriation; compétence. — (Mignerot c. Coutot.) — *Les occupations définitives de terrains que nécessite le redressement du lit des cours d'eau non navigables, ne doivent s'opérer qu'après l'accomplissement des formalités légales d'expropriation. — A défaut d'accomplissement desdites formalités, il appartient à l'autorité judiciaire de connaître de la demande de dommages-intérêts formée par le propriétaire deposśédé contre les membres de la commission syndicale préposée par l'administration à la direction des travaux* (*).

(Extrait du recueil de MM. Devilleneuve et Carette.)

Par arrêté du 12 juillet 1839, le préfet du Jura ordonna que, par les soins du maire de chaque commune, il serait pourvu au curage des petits cours d'eau et rivières non navigables du département, suivant les anciens règlements et usages établis. Le même arrêté portait que, lorsqu'il n'y aurait ni anciens règlements ni usages établis, une commission syndicale de cinq membres serait organisée par le maire parmi les propriétaires riverains intéressés au curage. Une lettre circulaire adressée à tous les maires, à la date du 26 juillet 1841, expliquait que, dans le cas où les commissions syndicales croiraient devoir, dans quelques parties, procéder au redressement du lit du cours d'eau, elles ne devraient du moins occuper les terrains privés qu'après arrangement préalable.

En exécution de cet arrêté, le maire de Ruffly institua une commission syndicale pour la rivière de la Seille. Mais cette commission, au lieu de procéder à une simple opération de curage, entreprit des travaux de redressement assez considérables, dont les plans, soumis au préfet, n'avaient reçu l'approbation de ce magistrat que sous la réserve de se conformer aux conditions prescrites dans la circulaire du 26 juillet 1841.

Pour effectuer ces travaux de redressement, la commission syndicale s'empara de divers terrains appartenant au sieur Mignerot; ces travaux eurent de plus pour résultat des inondations qui causèrent des préjudices à ses propriétés.

(*) *Voir* dans le même sens un arrêt du 16 mars 1848, *Le Mintier de Lehellec*, 2e sér. t. VIII, p. 209, et la note.

Le sieur Mignerot, se fondant sur ces circonstances, forma devant le tribunal de Lons-le-Saulnier une demande en dommages-intérêts contre les sieurs Coulot et autres, membres de la commission syndicale.

Ces derniers proposèrent un déclinatoire fondé sur ce qu'il s'agissait de dommages causés par l'execution de travaux publics, notamment pour le curage des cours d'eau, dont l'appréciation, aux termes de la loi du 28 pluviôse an VIII et de la loi du 14 floréal an XI, appartenait à l'autorité administrative.

10 janvier 1844, jugement par lequel le tribunal se déclare compétent, mais sursoit à statuer au fond, jusqu'à ce que le demandeur ait obtenu du conseil d'état l'autorisation de poursuivre les membres de la commission syndicale, conformément à l'article 75 de la constitution de l'an VIII.

Appel par le sieur Mignerot; et le 16 janvier 1846, arrêt de la cour de Besançon qui, reprenant d'office l'examen de la question de compétence, déclare l'autorité judiciaire incompétente et renvoie les parties devant l'autorité administrative. Cet arrêt est ainsi conçu :

« Attendu que l'autorisation voulue par l'article 75 de la constitution de l'an VIII n'est requise que lorsque les tribunaux ordinaires sont compétents;

» Attendu qu'aux termes de l'article 4 de la loi du 14 floréal an XI, les tribunaux administratifs sont seuls compétents pour connaître de l'exécution des travaux de curage et de rectification du lit d'une rivière non navigable;

» Que les plans et devis des travaux exécutés dans la rivière de la Seille ont été approuvés par le préfet;

» Qu'il ne s'agit ici que de contestations relatives à la confection de travaux ordonnés par l'administration; d'où il suit que les tribunaux ordinaires sont incompétents pour statuer. »

Pourvoi en cassation par le sieur Mignerot, pour violation des lois des 16-24 août 1790, titre 3, article 5 et 6; de la loi du 11 avril 1838 sur les attributions des tribunaux de première instance, et de l'article 9 de la charte de 1830; enfin, pour fausse application de la loi du 14 floréal an XI, en ce que l'arrêt attaqué avait jugé qu'il appartenait à l'autorité administrative et non à l'autorité judiciaire de connaître d'une demande en dommages-intérêts pour occupation illégale et définitive d'un terrain, employé à creuser un nouveau lit à une rivière non navigable, sous prétexte que les questions relatives au curage des rivières non navigables appartiennent à l'autorité administrative, bien que dans l'espèce il s'agît non de travaux de curage et d'occupation temporaire, mais d'occupation définitive et de redressement du cours de la rivière.

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.)

La cour;

Vu les articles 4, titre 4, de la loi du 24 août 1790, 1er et 2 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu qu'aux termes des articles 1er et 2 de la loi du 3 mai 1841, l'expropriation pour cause d'utilité publique s'opère par autorité de justice et doit être prononcée par les tribunaux;

Attendu qu'il ne faut pas confondre, avec les torts et dommages dont la loi du 28 pluviôse an VIII attribue l'appréciation à l'autorité administrative, ceux qui seraient la suite de l'occupation irrégulière d'un terrain sans l'accomplissement des formalités légales d'expropriation;

Attendu que la compétence qui, en ce dernier cas, appartient aux tribunaux ordinaires, ne se trouve aucunement modifiée par l'article 4 de la loi du 14 floréal an XI, qui déclare les tribunaux administratifs seuls compétents pour connaître des contestations relatives à la confection des travaux de curage des rivières non navigables, au recouvrement des rôles de répartition et aux réclamations des individus imposés; qu'en effet, on ne peut pas assimiler aux travaux de curage les occupations définitives de terrains employés au changement ou à la rectification du cours de la rivière;

Attendu, en fait, que la demande en dommages-intérêts formée par Mignerot était appuyée, entre autres motifs, sur l'occupation d'une partie de sa propriété par le tracé du nouveau lit de la Seille;

Attendu, de plus, qu'il prétendait que l'envahissement de sa propriété avait eu lieu contrairement aux instructions spécialement données par le préfet, et qu'il ne suffisait pas, pour détruire son allégation, de dire, ainsi que l'a fait l'arrêt attaqué, que les plans et devis des travaux avaient été approuvés par le préfet, puisque, à défaut même de conditions particulières formellement exprimées, cette approbation ne saurait être réputée donnée autrement qu'à la charge de l'accomplissement des formalités prescrites par la loi;

Que, dans ces circonstances, et alors que le demandeur alléguait que l'occupation définitive de sa propriété avait eu lieu sans les formalités requises, l'arrêt attaqué, en décidant que les tribunaux ordinaires étaient incompétents pour connaître de la demande, a faussement appliqué l'article 4 de la loi du 14 floréal an XI et violé les lois précitées;

Casse, etc.

(N° 20)

[8 février 1851.]

Chemins de fer; impôt des mutations. — Les chemins de fer ne sont pas la propriété des compagnies auxquelles ils ont été concédés. — Ils font partie du domaine public et ne sont pas assujettis à la taxe représentative des droits de transmission entre-vifs et par décès, qui a été créée par la loi du 20 février 1849. — Pas de dépens, la matière étant assimilée à celle des contributions directes.

La loi du 20 février 1849 qui a frappé d'un impôt les biens de mainmorte est ainsi conçue :

« Art. 1er. Il sera établi, à partir du 1er janvier 1849, sur les biens immeubles passibles de la contribution foncière, appartenant aux départements, communes, hospices, séminaires, fabriques, congrégations religieuses, consistoires, établissements de charité, bureaux de bienfaisance, sociétés anonymes et tous établissements publics légalement autorisés, une taxe annuelle représentative des droits de transmission entre-vifs et par décès. Cette taxe sera calculée à raison de 62 1/2 pour franc du principal de la contribution foncière.....

» Art. 2. La taxe annuelle établie par la présente loi sera à la charge du propriétaire seul, pendant la durée des baux actuels, nonobstant toutes stipulations contraires. »

Les compagnies des chemins de fer de Paris à Orléans, de Paris à Rouen, de Rouen au Havre, de Dieppe à Fécamp; les compagnies du Centre, d'Orléans à Bordeaux, de Tours à Nantes et de Paris à Strasbourg ont été imposées dans différentes communes à la taxe créée par la loi précitée.

Sur leurs réclamations, plusieurs arrêtés de conseils de préfecture les ont déchargées de ladite contribution; d'autres, au contraire, ont décidé que c'était avec raison qu'elles avaient été imposées.

Le ministre des finances a demandé au conseil d'état la réformation des premiers arrêtés; l'annulation des seconds a été réclamée par les compagnies concessionnaires.

Le ministre des finances a exposé, à l'appui de son pourvoi, que les chemins de fer et les canaux concédés étaient productifs de revenus, assujettis à la contribution foncière, et qu'on ne devait pas dès lors leur appliquer l'article 103 de la loi du 3 frimaire an VII qui déclare non cotisables les portions improductives du domaine public, telles que les rues, les routes, les rivières,

Il a ajouté que les chemins de fer étaient, pendant la durée des concessions, la propriété des compagnies qui avaient payé le prix d'acquisition des terrains et des ouvrages d'art; et à l'appui de cette opinion, il a cité: 1° la disposition des cahiers de charges portant que, dans le cas où le concessionnaire encourra la déchéance, les parties du chemin de fer déjà exécutées ou mises en exploitation deviendront *immédiatement la propriété de l'état;* 2° la clause des prêts consentis par l'état à diverses compagnies et qui a pour objet d'affecter hypothécairement le chemin de fer et ses dépendances au remboursement des sommes prêtées; or une affectation hypothécaire suppose un droit de propriété. Enfin le ministre faisait remarquer que si les chemins de fer étaient concédés à de simples particuliers, au lieu de l'être à des sociétés anonymes, l'exploitation ne pourrait passer dans les mains d'un autre particulier, soit par acte entre-vifs, soit par suite de décès, sans qu'il y eût lieu d'acquitter les droits de mutation immobilière; or la société anonyme qui remplace ce particulier doit être soumise à la taxe représentative des droits qui, le cas échéant, seraient exigés de lui. Le ministre soutenait que la taxe était applicable même aux compagnies qui n'ont pas acquis de leurs deniers les terrains et les ouvrages d'art, attendu que ces compagnies, improprement appelées fermières, ont pendant la durée de leur exploitation, tout le domaine utile du chemin, et en outre le domaine direct de la voie de fer et du matériel d'exploitation qui est immeuble par destination.

Les compagnies intéressées ont rappelé que l'article 1er de la loi du 15 juillet 1845 avait entièrement assimilé les chemins de fer aux routes et aux autres parties du domaine public énumérées dans l'article 538 du Code civil, en déclarant que les chemins de fer construits ou concédés par l'état font partie de la grande voirie. Donc, ont-elles dit, ces voies de communication ne sont pas susceptibles de propriété privée; les compagnies concessionnaires n'ont sur elles qu'un simple droit d'usage pendant un laps de temps déterminé. Ce droit peut toutefois, comme la propriété elle-même, donner lieu à une constitution d'hypothèque (article 2118 du Code civil). Si les chemins de fer supportent la contribution foncière, c'est en vertu d'une stipulation particulière inscrite au cahier des charges; car, en principe, ils n'en sont pas passibles. La loi du 20 février 1849 n'avait nullement en vue les chemins de fer, puisque le tableau mis sous les yeux de l'assemblée nationale à l'époque de la discussion de la loi, et qui comprenait l'indication de tous les biens de mainmorte, ne mentionnait dans cette nomenclature ni les chemins de fer ni les canaux.

Ces observations, appuyées par le ministre des travaux publics et par le commissaire du gouvernement, ont été accueillies par le conseil d'état. Voici le texte de deux des décisions qui sont intervenues.

1re espèce. — (Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.)

Au nom du peuple français;

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la requête présentée pour la compagnie du chemin de fer de

Paris à Orléans, tendant à ce qu'il plaise au conseil d'état annuler avec dépens un arrêté du conseil de préfecture de Seine-et-Oise, du 22 mars 1850, qui a rejeté la demande formée par ladite compagnie en décharge des taxes auxquelles elle avait été imposée pour 1849, par application de la loi du 20 février 1849, dans les communes de Guillerval (*suivent les noms des vingt-deux autres communes*);

Vu les lois des 20 février 1849 et 21 avril 1832;

Vu l'article 538 du Code civil;

Vu les lois des 11 juin 1842 et 15 juillet 1845;

Vu la loi du 7 juillet 1838, autorisant l'établissement d'un chemin de fer de Paris à Orléans, ensemble le cahier des charges annexé à ladite loi, et celles des 1er août 1839 et 15 juillet 1840, relatives au même chemin de fer;

Vu les ordonnances des 13 août 1838 et 31 janvier 1841, portant autorisation de la société anonyme formée à Paris sous la dénomination de compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans;

Considérant que la taxe représentative des droits de transmission entre-vifs et par décès, qui a été créée par la loi du 20 février 1849, ne porte que sur les immeubles passibles de la contribution foncière qui appartiennent aux établissements ou personnes civiles désignés par l'article 1er de cette loi;

Considérant que si le chemin de fer de Paris à Orléans et ses dépendances sont des immeubles soumis à la contribution foncière par les cahiers des charges annexés aux lois des 7 juillet 1838 et 15 juillet 1840, il résulte des lois spéciales et générales ci-dessus visées, quelles que soient les dispositions particulières de certaines clauses des actes constitutifs de la concession, que ce chemin de fer n'appartient pas à la compagnie à laquelle l'exploitation temporaire en a été concédée, mais qu'il fait partie du domaine public;

Que, dès lors, si les immeubles appartenant à ladite compagnie sont passibles de la taxe établie par la loi précitée du 20 février 1849, ladite taxe ne saurait être assise, comme elle l'a été dans l'espèce, sur le chemin de fer lui-même et sur celles de ses dépendances qui font, avec lui, partie du domaine public;

Qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture de Seine-et-Oise a rejeté les demandes en décharge présentées à cet égard par la compagnie requérante;

Considérant, en ce qui touche les dépens, qu'aux termes de l'article 2 de la même loi, les formes prescrites pour l'assiette et le recouvrement de la contribution foncière sont applicables à la taxe nouvelle dont il s'agit, et que, d'après l'article 30 de la loi du 21 avril 1832, les recours contre les arrêtés des conseils de préfecture en

matière de contributions directes peuvent être présentés et instruits sans frais;

Art. 1er. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture de Seine-et-Oise, en date du 22 mars 1850, est annulé.

2. La compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans est et demeure déchargée des taxes auxquelles elle a été imposée pour 1849, dans les communes ci-dessus désignées.

3. Le surplus des conclusions de ladite compagnie est rejeté.

2e ESPÈCE. — (Compagnie du chemin de fer du Centre.)

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu le pourvoi formé par le ministre des finances, tendant à ce qu'il plaise au conseil d'état annuler un arrêté du conseil de préfecture du Loiret, du 26 mars 1850, qui a accordé à la compagnie de l'exploitation du chemin de fer de Paris au centre de la France, décharge de la somme de 176f.62, montant des taxes auxquelles cette compagnie avait été imposée pour 1847, par application de la loi du 20 février 1849, dans les communes d'Orléans (*suivent les noms de quatre autres communes*);

Vu le mémoire en défense présenté pour la compagnie du chemin de fer du Centre, et par lequel ladite compagnie conclut au rejet du pourvoi du ministre des finances avec dépens;

Vu les lois des 20 février 1849 et 21 avril 1832;

Vu l'article 538 du Code civil;

Vu les lois des 11 juin 1842 et 15 juillet 1845;

Vu la loi du 26 juillet 1844, relative au chemin de fer de Paris sur le centre de la France, ensemble le cahier des charges annexé à ladite loi;

Vu l'ordonnance du 24 octobre 1844, portant approbation de l'adjudication dudit chemin de fer, et celle du 13 avril 1845, portant autorisation de la société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer du Centre*;

Considérant que les pourvois sont connexes, et que, dès lors, il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule et même décision;

Au fond:

Considérant que la taxe représentative des droits de transmission entre-vifs et par décès, qui a été créée par la loi du 20 février 1849, ne porte que sur les biens immeubles, passibles de la contribution

foncière, qui appartiennent aux établissements ou personnes civiles désignés par l'article 1er de cette loi;

Considérant que si le chemin de fer du Centre et ses dépendances constituent des immeubles soumis à la contribution foncière par le cahier des charges annexé à la loi spéciale du 26 juillet 1844, il résulte, soit de ladite loi et dudit cahier des charges, soit des lois générales de la matière, que ce chemin de fer n'appartient pas à la compagnie à laquelle l'exploitation temporaire en a été adjugée à titre de bail, mais qu'il fait partie du domaine public;

Que, dès lors, si les immeubles appartenant à ladite compagnie sont passibles de la taxe établie par la loi précitée du 20 février 1849, ladite taxe ne saurait être assise, comme elle l'a été dans l'espèce, sur le chemin de fer lui-même et sur celles de ses dépendances qui font avec lui partie du domaine public;

Qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture du Cher en a déchargé la compagnie demanderesse;

En ce qui touche les dépens:

Considérant qu'aux termes de l'article 2 de la même loi, les formes prescrites pour l'assiette et le recouvrement de la contribution foncière sont applicables à la taxe nouvelle dont il s'agit, et que, d'après l'article 30 de la loi du du 21 avril 1832, les recours contre les arrêtés des conseils de préfecture en matière de contributions directes et les défenses auxdits recours peuvent être présentés et instruits sans frais;

Art. 1er. Le pourvoi du ministre des finances est rejeté.

2. Le surplus des conclusions de la compagnie du chemin de fer du Centre est rejeté.

(N° 21)

[8 février 1851.]

Procédure; pourvoi contre les motifs d'une décision dont le dispositif n'est pas attaqué. — (Chemin de fer de Tours à Nantes.) — *On n'est pas recevable à se pourvoir contre un arrêté dont on n'attaque pas le dispositif, mais les motifs seulement.*

Dans l'espèce le ministre des finances attaquait, comme étant contraires aux principes, deux arrêtés du conseil de préfecture de Maine-et-Loire, en

date des 8 octobre 1849 et 5 avril 1850, qui en accordant à la compagnie du chemin de fer de Tours à Nantes, décharge des taxes auxquelles elle avait été imposée pour 1849 par application de la loi du 20 février 1849, ont motivé ces décisions sur ce que le chemin de fer serait la propriété de l'état.

Le ministre reconnaissait d'ailleurs que la compagnie ne devait pas être imposée pour 1849, non par le motif donné par le conseil de préfecture, mais parce qu'elle n'avait pas encore, au 1er janvier de cette année, pris possession de la voie de fer, condition nécessaire aux termes du cahier des charges pour qu'elle fût passible de la contribution foncière, d'après laquelle est établie la taxe des biens de mainmorte.

Comme dans l'espèce précédente, le ministre soutenait que les chemins de fer, même ceux concédés sous la dénomination de bail, sont la propriété des compagnies et non celle de l'état.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux;

Vu les lois des 20 février 1849 et 21 avril 1832;

Vu l'article 538 du Code civil;

Vu les lois des 11 juin 1842 et 15 juillet 1845;

Vu la loi du 19 juillet 1845, relative au chemin de fer de Tours à Nantes, ensemble le cahier des charges annexé à ladite loi;

Vu l'ordonnance du 27 novembre 1845, portant approbation de l'adjudication dudit chemin de fer, et celle du 17 décembre 1845, portant autorisation de la société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Tours à Nantes;*

Considérant que les pourvois sont connexes, et que, dès lors, il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule et même décision;

Considérant que le dispositif seul constitue la décision, et que, dès lors, le ministre des finances n'est pas recevable à se pourvoir contre des arrêtés dont il n'attaque pas le dispositif, mais les motifs seulement;

Considérant, *en ce qui touche les dépens*, qu'aux termes de l'article 2 de la loi du 20 février 1849, les formes prescrites pour l'assiette et le recouvrement de la contribution foncière sont applicables à la taxe nouvelle dont il s'agit, et que, d'après l'article 30 de la loi du 21 avril 1832, les recours contre les arrêtés des conseils de préfecture en matière de contributions directes et les défenses auxdits recours peuvent être présentés et instruits sans frais;

Art. 1er. Les pourvois du ministre des finances sont rejetés.

2. Le surplus des conclusions de la compagnie du chemin de fer de Tours à Nantes est rejeté.

(N° 22)

[8 février 1851.]

Entrepreneur; décompte; réclamations; déchéance opposée. — (Cassagne et Capdeville.) — *Les réserves spécifiées en temps utile contre un décompte partiel n'ont pas besoin d'être motivées de nouveau par l'entrepreneur, lors de la présentation du décompte général; il lui suffit, pour échapper à la déchéance prononcée par l'article 32 des clauses générales, de se référer à ses précédentes réclamations, lors même qu'elles auraient été accueillies en partie dans le dernier décompte. — Les réserves générales formées dans les dix jours de la présentation d'un décompte, conservent les droits d'un entrepreneur lorsqu'elles se réfèrent à des réclamations antérieures suffisamment motivées.*

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu les requêtes, sommaire et ampliative, présentées par les sieurs Paul Cassagne et Germain Capdeville, entrepreneurs de travaux publics, demeurant à Foix; lesdites requêtes tendant à ce qu'il plaise au conseil d'état annuler un arrêté du conseil de préfecture du département de l'Ariège, en date du 11 juin 1847; ce faisant, déclarer que les conséquences de la régie établie sur leurs travaux ne sont point à leur charge, et qu'un nouveau décompte définitif sera établi, tant pour les travaux exécutés par eux que pour ceux exécutés par la régie;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui concerne les travaux exécutés par les entrepreneurs antérieurement à la régie:

Considérant que ces travaux ont fait l'objet d'un décompte qui a été présenté à l'acceptation des entrepreneurs en mai et en juin 1846, et qui a été suivi de réclamations dont les motifs ont été suffisamment déduits en temps utile dans leurs lettres des 12 mai et 25 juin 1846; qu'ultérieurement, les mêmes travaux ayant été compris au décompte présenté à l'acceptation des entrepreneurs le 20 janvier 1847 (1), ceux-ci ont déclaré, par lettre du 22 janvier, persister dans leurs réclamations;

(1) Ce dernier décompte comprenait tous les travaux exécutés par les en-

Considérant qu'à ladite époque et pour lesdits travaux, ils ne pouvaient être tenus à déduire de nouveau les motifs contenus dans leurs lettres précitées des 12 mai et 25 juin 1846; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a opposé à celles desdites réclamations qui n'auraient point été admises par les ingénieurs les dispositions de l'article 32 du cahier des clauses et conditions générales;

En ce qui concerne les conséquences de la régie:

Considérant que les travaux de régie ont été compris dans le décompte présenté à l'acceptation des entrepreneurs le 20 janvier 1847; que, dès avant la présentation dudit décompte, les entrepreneurs avaient protesté contre l'exécution desdits travaux et déduit les motifs de leur protestation dans un acte du 5 septembre 1846, par eux signifié au préfet pour être transmis au conseil de préfecture; que, dans ces circonstances, la lettre du 22 janvier 1847, par laquelle, dans les dix jours de la présentation du décompte, les entrepreneurs déclarent en contester toujours le résultat, et par laquelle ils rappellent d'une manière générale les motifs précédemment développés par eux, a suffi pour conserver leurs droits;

Art. 1er. Les sieurs Cassagne et Capdeville sont renvoyés devant le conseil de préfecture, pour qu'il soit, par lui, statué ce qu'il appartiendra: 1° sur celles de leurs réclamations contenues dans leurs lettres des 12 mai et 25 juin 1846 qui n'auraient point été admises par les ingénieurs; 2° sur celles des réclamations relatives aux conséquences de la régie qui sont développées dans l'acte adressé au préfet le 5 septembre 1846, et sur lesquelles il n'aurait point été déjà statué par le conseil de préfecture.

2. L'arrêté attaqué est annulé dans celles de ses dispositions qui seraient contraires à la présente décision.

---

trepreneurs ou par la régie établie à leurs frais; les ingénieurs y avaient fait droit à une partie des réclamations formulées par les sieurs Cassagne et Capdeville contre les deux décomptes précédents. Suivant le ministre des travaux publics, ces deux décomptes étaient de simples états de situation provisoire; le décompte du 20 janvier 1847 avait seul un caractère définitif, et c'était surtout en répondant à la notification de ce décompte que les entrepreneurs auraient dû déduire les motifs de leur refus d'acceptation.

(N° 23)

[15 février 1851.]

Établissement de deux ponts suspendus sur la Loire, entre Varades et Saint-Florent, d'une levée entre les deux ponts et des raccordements aux abords.

1° DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ET TARIF.

Un décret du président de la république, en date du 25 avril 1849, a prescrit la construction de ces ponts, de cette levée et des raccordements, par voie d'adjudication publique, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-après, et au rabais de la durée d'un péage fixé par le tarif annexé à ce décret.

2° CAHIER DES CHARGES.

Art. 1er. L'adjudicataire s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer, dans le délai de deux ans et demi, à compter du jour de l'homologation de son adjudication, ou plus tôt, si faire se peut, tous les travaux nécessaires à la construction de deux ponts suspendus sur les deux bras de la Loire, entre Varades et Saint-Florent, d'une levée entre les deux ponts, et des raccordements des abords, savoir : rive droite, avec la levée construite par l'état dans la plaine de la Meilleraie, et rive gauche, avec la traverse de Saint-Florent, route départementale n° 13, de Beaupréau à Saint-Florent.

Tous ces ouvrages seront établis suivant le tracé indiqué en rouge sur le plan coté I, visé par l'ingénieur en chef directeur, à la date du 9 décembre 1847.

Les deux ponts, séparés par l'île Batailleuse, seront respectivement perpendiculaires aux bras qu'ils doivent traverser. Ils seront reliés par une levée curviligne de 500 mètres de rayon, présentant sa convexité vers l'amont.

Le pont sur le bras de la Meilleraie aura, entre culées, un débouché linéaire réel de 300 mètres, répartis entre quatre travées au plus.

Le pont sur le bras de Saint-Florent aura, entre culées, un débouché linéaire de 200 mètres.

L'adjudicataire devra faire enlever, sur une longueur de 50 mètres, tant à l'amont qu'à l'aval, dans le bras de Saint-Florent, le prisme indiqué sur le profil en long, coté C, par les lettres ABCDE, et dans le bras de la Meilleraie, le prisme indiqué par les lettres FGHIKL.

On élèvera la surface inférieure du tablier de chaque pont à 9m.50 au-dessus du *zéro* de l'échelle de la Meilleraie, ou à 3m.60 au-dessus des plus

hautes eaux de 1843. Toutefois, cette hauteur pourra être réduite près des culées, de telle sorte que la pente ne dépasse pas 2 pour 100.

La levée à la traversée de l'île Batailleuse sera établie à 0m.80 au-dessus du repère de la même crue, c'est-à-dire à 0m.43 au-dessous de la levée du chemin de fer de Tours à Nantes, et se relèvera seulement aux abords, suivant des rampes de 2 pour 100, pour se raccorder avec le sol des tabliers.

La fixation des repères de hauteur pour l'établissement des ponts et de la levée, aura lieu par les soins des ingénieurs.

La culée, rive droite du pont de la Meilleraie, sera placée à l'extrémité de la levée transversale exécutée par l'état, perpendiculairement au chemin de fer. Le parement de la culée, rive gauche du pont de Saint-Florent, sera en saillie de 15 mètres sur cette rive.

Des banquettes de halage seront exécutées en saillie sur les culées des deux ponts ; elles auront 4 mètres de largeur, et seront à 3m.50 en relief au-dessus de l'étiage. Toutefois, celle de la culée rive gauche du pont de Saint-Florent ne s'élèvera qu'à 1m.50 au-dessus dudit étiage.

Chaque face des piles et des culées portera deux organeaux, l'un en amont, à 2m.50 au-dessus de l'étiage, l'autre en aval, à 4 mètres de hauteur, aussi au-dessus de l'étiage.

La largeur du passage entre les faces intérieures des garde-corps sera de 6 mètres, dont 4m.40 pour la voie charretière, et 0m 80 pour chaque trottoir. La largeur des culées sera de 8 mètres aux points de raccordement avec les levées.

Les maçonneries seront en moellons ordinaires, à l'exception : 1° des socles des arêtiers, des parties circulaires, des avant et arrière-becs et de leur couronnement, des plinthes, des parapets, qui seront en pierres de taille ; 2 des autres parements vus qui seront en moellon piqué. Toutes les maçonneries seront faites en chaux hydraulique de Doué.

La levée de l'île Batailleuse aura une largeur de 8 mètres en couronne, et sera bordée en dehors de cette largeur de banquettes de sûreté en gazon de 50 centimètres de hauteur. Les talus de cette levée, d'un et demi de base pour un de hauteur, seront, sur toute leur étendue, revêtus en perrés à pierre sèche.

Il sera établi, à l'extrémité sud de la levée de la Meilleraie, deux rampes d'accès perpendiculaires à cette levée, inclinées à 5 pour 100, et dont les talus seront aussi revêtus en perrés. Les travaux de raccordement de ladite levée avec la culée rive droite du pont de la Meilleraie, seront aux frais de l'adjudicataire.

Les terres d'emprunt pour les remblais à faire seront prises sur la rive sud de l'île Batailleuse, ou rive droite du bras de Saint-Florent, en aval et en amont de ce pont, sur une zone de 75 mètres de largeur, et à une profondeur de 1 mètre environ en contre-haut de l'étiage. Toutefois, on ne fera usage de ces terres qu'après avoir effectué les déblais des prismes indiqués sur le profil en long coté C.

La petite levée, qui lie le haut et le bas Meilleraie, sera exhaussée jusqu'au niveau du chemin de fer. Elle aura 2 mètres de largeur en tête, et ses talus

auront, savoir : celui côté de terre, un et demi de base pour un de hauteur, et celui côté du fleuve, deux et demi de base pour un de hauteur. Le dernier sera revêtu d'un perré à pierre sèche. Cette levée sera traversée à sa base par un noc en bois à clapets.

La berge rive droite du bras de la Meilleraie sera solidement enrochée sur une longueur de 160 mètres. La berge rive droite du bras de Saint-Florent, sur une longueur de 170 mètres tant en amont qu'en aval, sera aussi défendue par de bons enrochements, qui s'élèveront jusqu'au niveau de l'étiage. Au-dessus sera établi un perré avec inclinaison d'un et demi de base sur un de hauteur, qui s'élèvera à 2 mètres au-dessus de l'étiage.

Le concessionnaire ouvrira, à ses frais, depuis la culée rive gauche jusqu'à la grande rue de Saint-Florent, sur 40 mètres environ de longueur, une nouvelle traverse, large de 10 mètres, dont l'axe sera dans le prolongement exact de l'axe du pont.

Une chaussée d'empierrement, de 5 mètres de largeur et de 0m.20 d'épaisseur, après le passage du rouleau, régnera sur toute la longueur de la levée de l'île Batailleuse, liant les deux ponts, et de la traverse à ouvrir à Saint-Florent.

2. Avant de commencer les travaux, et dans le délai de trois mois au plus, à dater de la notification de la décision qui aura homologué l'adjudication, l'adjudicataire sera tenu de communiquer à l'administration le projet des ponts et de leurs dépendances, tel qu'il se propose de l'exécuter. Ce projet, accompagné d'un mémoire descriptif, devra être produit en double expédition. L'examen dont il sera l'objet aura pour but de vérifier :

1° Si l'on y a satisfait aux conditions générales énoncées dans l'article précédent ;

2° Si le projet n'offre pas dans ses formes extérieures quelques dispositions que le bon goût réprouverait, et dont, par ce motif, il ne serait pas possible de tolérer l'exécution.

L'une des expéditions du projet, visée par le ministre des travaux publics, sera remise à l'adjudicataire avec l'indication des modifications dont ce travail aura été jugé susceptible, par suite de la vérification dont il vient d'être parlé. La deuxième expédition, également visée par le ministre, restera déposée aux archives de la préfecture du département de la Loire-Inférieure, pour être consultée au besoin.

Si l'adjudicataire n'a pas commencé les travaux dans le délai de trois mois, après la remise du projet énoncé au paragraphe précédent, il encourra de plein droit la déchéance, sans qu'il soit besoin d'aucune signification de mise en demeure, et perdra son cautionnement comme il est stipulé à l'article 9. Cette déchéance sera de même encourue, faute par l'adjudicataire d'avoir présenté son projet dans le délai fixé par le paragraphe 1er du présent article.

Dans le cours des travaux, l'adjudicataire aura la faculté de proposer les changements que l'expérience lui suggérera, mais il ne pourra les opérer que sous l'autorisation préalable de l'administration supérieure. Il est bien entendu que, dans aucun cas, ces changements ne pourront altérer le programme des travaux, tel qu'il est indiqué à l'article 1er.

L'adjudicataire s'engage, d'ailleurs, à n'employer que des matériaux de bonne qualité, et à se conformer à toutes les règles d'une construction solide. Il lui est spécialement interdit de placer des bois dans le corps ou sous la base des massifs de maçonnerie, si ce n'est au-dessous du niveau de l'étiage, et de manière que ces bois, qu'il ne serait pas possible de visiter, ne soient pas exposés aux alternatives du sec et de l'humide.

Les dimensions transversales des chaînes ou câbles de suspension seront calculées de manière qu'au moment de l'épreuve, dont il sera fait mention à l'article 3, le maximum de tension n'excède pas, par millimètre quarré de section, 12 kilogrammes pour les fers en barre, et 18 kilogrammes pour le fil de fer.

A cet effet, le projet devra être accompagné d'une note contenant, sur la composition des chaînes ou câbles de suspension, les renseignements et les calculs nécessaires pour établir que leur maximum de tension sera renfermé, sous la charge d'épreuve, dans les limites fixées ci-dessus.

Dans aucun cas, l'adjudicataire ne pourra se prévaloir du montant de la dépense, à quelque taux qu'elle s'élève, pour réclamer aucune espèce d'indemnité.

3. Lorsque les travaux seront achevés, et avant que le public soit mis en jouissance du passage, les ponts seront soumis à des épreuves telles qu'ils aient à supporter, indépendamment de leur propre poids, une charge de 200 kilogrammes par mètre superficiel de plancher. Cette charge restera pendant vingt-quatre heures sur le pont. L'ingénieur en chef des ponts et chaussées dressera procès-verbal de l'opération et de toutes les circonstances qui auront pu se manifester dans les diverses parties des constructions. Sur le vu de ce procès-verbal, et dans le cas où, ni les fers, ni les bois, ni les maçonneries, n'auraient éprouvé d'altération préjudiciable à la solidité, le préfet autorisera l'ouverture des ponts et celle de la perception des droits de péage.

Si l'adjudicataire le demande, les ponts pourront n'être soumis d'abord qu'à une demi-épreuve de 100 kilogrammes par mètre superficiel de plancher, et l'épreuve entière pourra être retardée de six mois et même d'une année; mais, dans l'intervalle de la demi-épreuve, à l'épreuve entière, l'adjudicataire sera tenu de se conformer à tous les règlements de police qui seront ordonnés par l'administration dans l'intérêt de la sûreté publique.

Chaque travée sera soumise séparément à l'épreuve ci-dessus indiquée, soit que l'adjudicataire accepte immédiatement l'épreuve entière, soit qu'il réclame provisoirement une demi-épreuve.

Toute circulation sur les ponts demeure expressément interdite pendant la durée de l'épreuve ou de la demi-épreuve; en conséquence, la charge devra être amenée et distribuée sur le tablier sans le secours des hommes, le concessionnaire restant d'ailleurs libre pour satisfaire à cette condition de faire usage :

Soit de gravier ou de toute autre matière chargée sur des chariots à bascule mis en mouvement par des hommes, des chevaux ou des mécanismes placés aux extrémités et en dehors du pont.

Soit de tonneaux pleins d'eau, soit de tonneaux vides, que l'on rempli-

rait sur place, à l'aide de conduits, soit de ces divers moyens combinés à la fois, soit enfin de tous autres procédés que le concessionnaire jugerait convenable d'employer.

4. Les ponts, leurs abords et tous les ouvrages, quels qu'ils soient, qui auront été exécutés par l'adjudicataire, seront constamment entretenus en bon état dans toutes leurs parties. Les frais de toute nature relatifs à cet objet, ainsi que ceux de construction première, et même, le cas échéant, de reconstruction, demeureront à la charge de l'adjudicataire.

L'entretien du pont consistera principalement à peindre les bois et les fers au moins une fois tous les trois ans, à les renouveler lorsque la commodité ou la sûreté du passage pourra l'exiger; à remplacer les chaînes ou câbles de suspension et de retenue qui seraient rompues ou menaceraient de se rompre; à changer, au fur et à mesure des besoins, les pierres qui se dégraderaient à la surface des parements extérieurs des culées, des piles ou des murs d'accompagnement; à faire les ragréements et rejointoiements nécessaires pour refermer les joints que les pluies ou les intempéries auront ouverts, de manière que toutes les vues apparentes des maçonneries offrent constamment une surface unie et régulière.

Les portions de route aux abords seront tenues sèches, nettes, unies, sans danger en temps de glaces, fermes et d'un aspect satisfaisant en toute saison. La chaussée d'empierrement devra toujours offrir une épaisseur de 25 à 20 centimètres.

Tous les ans, il sera fait une visite détaillée des ponts et de toutes leurs parties. L'épreuve indiquée à l'article 3 pourra être recommencée, si on le juge convenable.

Indépendamment de cette visite annuelle, des visites et des expériences pourront avoir lieu, sur l'ordre du préfet, si un événement imprévu ou une circonstance quelconque faisait naître quelque crainte sur la solidité ou la sûreté du passage.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront à la charge de l'adjudicataire. Ces frais seront réglés par le ministre des travaux publics, sur la proposition du préfet, et le concessionnaire sera tenu d'en verser le montant dans la caisse du receveur général, pour être distribué à qui de droit.

5. L'adjudicataire sera tenu d'établir à ses frais et sans délai un passage provisoire à l'aide d'un bac ou de bateaux en nombre suffisant, dans tous les cas où la circulation, sur le pont, serait interdite pour cause de travaux de réparation et d'entretien ou même de reconstruction.

Les droits à percevoir ne pourront jamais être autres que ceux qui sont fixés par le tarif du péage concédé.

Toutes les mesures à prendre et tous les frais à faire pour que le service de la navigation et du flottage ne soit pas interrompu ou ne soit entravé que le moins possible pendant la durée des travaux de construction et de réparation, seront entièrement à la charge de l'adjudicataire.

L'adjudicataire pourra transporter, avec ses bateaux, ses ouvriers et ses matériaux, sur les points du fleuve où les travaux doivent s'exécuter, sans

être tenu à aucun dédommagement envers le fermier du bac; mais il ne pourra passer personne qui soit étranger à la construction, ni transporter des matériaux qui n'y soient destinés, sous les peines de droit.

6. Si, pour l'établissement des ponts et de leurs abords, il est nécessaire d'acquérir des terrains ou bâtiments, et si l'adjudicataire ne s'accorde pas avec les propriétaires sur le prix de ces acquisitions, il sera substitué aux droits et obligations que le gouvernement tient de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de propriétés, pour chômages d'usines, pour rétablissements de communications interceptées, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront payés par l'adjudicataire, soit à l'amiable, soit sur le règlement qui en sera fait par le conseil de préfecture.

Il sera passible, de même, des dommages-intérêts qui seraient alloués au fermier du bac pour cause d'éviction.

7. L'adjudicataire sera soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration, tant pour l'exécution et l'entretien des ouvrages que pour l'accomplissement des autres clauses énoncées dans le présent cahier des charges.

Cette surveillance ne s'appliquera point au détail de la confection des travaux que l'adjudicataire sera libre d'exécuter par des moyens et des agents de son choix, pourvu qu'il n'en résulte aucune dérogation aux clauses du marché.

L'adjudicataire sera tenu d'élire dans le département un domicile auquel toutes significations lui seront régulièrement faites pour les actes qui se rattacheront à son entreprise. A défaut d'élection de ce domicile, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Loire-Inférieure.

8. Pour indemniser l'adjudicataire des dépenses qu'il s'engage à faire par les articles précédents et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le gouvernement lui concède, pour le laps de temps qui sera déterminé par l'adjudication à intervenir, le produit d'un péage dont la perception sera autorisée, dès qu'il sera possible de livrer le passage du pont au public.

L'adjudicataire recevra, en outre, à titre de subvention, une somme de 200 000 fr. qui lui sera payée, savoir. 120 000 fr. par l'état, 10 000 fr. par le département de Maine-et-Loire, 10 000 fr. par le département de la Loire-Inférieure, 25 000 fr. par la commune de Varades, et 35 000 francs par celle de Saint-Florent. Cette subvention sera payée en deux termes : le premier, lorsque la moitié des travaux sera reconnue exécutée, d'après le certificat de l'ingénieur en chef, et l'autre moitié après la réception définitive des ouvrages.

L'adjudication aura lieu au profit de celui des concurrents qui fera le plus fort rabais sur la durée du péage.

Cette durée sera comptée, pour le concessionnaire, à dater du jour où les ponts auront été livrés au public.

Les frais de régie, de perception, d'administration et d'éclairage des ponts seront à la charge de l'adjudicataire.

A l'expiration de la concession, les ponts, leurs abords et tous les ouvrages, quels qu'ils soient, qui auront été construits par le concessionnaire, seront remis à l'administration, en bon état d'entretien, dans toutes leurs parties. Les terrains achetés des deniers du concessionnaire, pour l'établissement des abords, ne donneront lieu à aucune répétition de la part dudit concessionnaire.

9. Faute, par le concessionnaire, après avoir été mis en demeure, d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 1er, et d'avoir rempli les diverses obligations qu'il contracte, il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement de ces mêmes travaux, au moyen d'une adjudication nouvelle qu'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, et qui sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme desdits ouvrages, matériaux et terrains. Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La somme offerte par le nouvel adjudicataire sera remise au concessionnaire évincé, mais le cautionnement sera retenu à titre de dommages-intérêts.

Si le nouvel adjudicataire s'engage purement et simplement à poursuivre les travaux et à les achever à ses frais, risques et périls, sans mettre d'ailleurs aucun prix à tout ce qui aura été fait avant son entrée dans l'entreprise, le concessionnaire déchu se retirera sans pouvoir exercer aucune prétention quelconque, et, dans ce cas comme dans l'autre, il perdra tout droit sur le cautionnement.

Enfin, si, au lieu d'offrir une somme d'argent, l'adjudicataire nouveau réclame le concours de l'état dans les dépenses, le cautionnement sera employé à satisfaire à cette demande jusqu'à concurrence du montant qu'elle comprendra, et la portion qui ne recevra pas d'emploi sera retenue, comme dans les suppositions précédentes, au même titre de dommages-intérêts.

Les stipulations du présent article ne sont pas applicables au cas où la cessation des travaux et les retards apportés dans leur exécution proviendraient de force majeure.

10. Pour être admis à soumissionner, les concurrents devront, au préalable, avoir versé, soit à Paris, dans la caisse des dépôts et consignations, soit dans le département du lieu de l'adjudication, entre les mains du receveur général des finances, une somme de 30 000 francs, en numéraire ou en inscriptions de rentes calculées au pair de création, conformément aux dispositions de l'ordonnance réglementaire du 29 juin 1825.

Si le dépôt en inscriptions de rentes est fait à Paris, dans la caisse des dépôts et consignations, les soumissionnaires devront déclarer par écrit, sur les livres de cette caisse, qu'ils affectent le dépôt à la garantie de leur soumission, et qu'à cet effet, et pour le cas où ils resteraient titulaires de l'adjudication, ils donnent à la caisse tout pouvoir de vendre, réaliser et signer le transfert des rentes déposées, et d'en appliquer le montant conformément au présent cahier des charges.

Si le même dépôt est effectué dans la caisse du receveur général du dé-

partement, les soumissionnaires devront signer un acte sur papier timbré, fait double entre eux et le receveur général, et par lequel ils affecteront le dépôt à la garantie de leur soumission, donnant au receveur général, pour les rentes départementales, et à l'agent judiciaire du trésor pour les rentes directes, tout pouvoir de vendre, réaliser et transférer, ainsi qu'il vient d'être dit en ce qui concerne la caisse des dépôts et consignations.

Ce dépôt, qui deviendra pour le soumissionnaire déclaré adjudicataire le cautionnement de l'entreprise, ne lui sera rendu qu'après la réception définitive des travaux.

11. Les contestations qui pourraient s'élever entre l'administration et le concessionnaire, sur l'exécution ou l'interprétation des clauses et conditions du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département, sauf le recours au conseil d'état.

12. L'adjudication ne sera valable et définitive qu'après avoir été homologuée par une décision ministérielle.

13. Dans le cas où M. Arnous-Rivière ne serait pas déclaré adjudicataire de l'entreprise, l'adjudicataire éventuel devra lui payer une somme de 2000 fr., à titre d'indemnité, pour les frais d'étude de l'avant-projet qu'il a présenté.

3° ADJUDICATION.

L'entreprise a été adjugée, le 7 février 1851, par le préfet de la Loire-Inférieure, aux sieurs Escarraguel (Louis-Isnel) et Desse (Laurent), moyennant la concession des droits à percevoir sur les ponts pendant 49 ans et 11 mois et une subvention de 200 000 francs.

Cette adjudication a été définitivement homologuée par le ministre, le 15 février 1851.

(N° 24)

[17 février 1851.]

Expropriation; jury; composition. — (Colliau-Carment.) — *Est nulle la décision à laquelle a concouru un juré supplémentaire, lorsque la présence du juré titulaire est établie, et que rien ne constate la récusation de ce dernier. Peu importe que cette irrégularité n'ait donné lieu à aucune protestation ni réserve.*

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.)

La cour;

Sur le troisième moyen :

Vu l'article 34, §§ 2 et 4, de la loi du 3 mai 1841, et l'article 42 de la même loi;

Attendu qu'aux termes du § 1er de l'article 34 de la loi du 3 mai 1841, l'accomplissement des règles et formalités prescrites par cette loi doit être constaté par le procès-verbal que doit tenir le greffier, et qui peut seul faire foi des opérations du jury et du magistrat directeur;

Attendu qu'il résulte du procès-verbal que, lors de la formation du jury pour la troisième catégorie dont faisait partie l'affaire du demandeur en cassation, tous les jurés désignés par la cour d'appel étaient présents, et notamment le sieur de Talmons, juré titulaire;

Que quatre jurés autres que ledit de Talmons ont été récusés, spécialement le sieur Combe;

Que le jury a été formé de onze jurés titulaires parmi lesquels a figuré ledit Combe, qui a signé la décision du jury, et d'un juré supplémentaire, le sieur Galland;

Attendu, d'une part, que Combe ayant été récusé, était sans caractère pour faire partie du jury;

Attendu, d'autre part, que le procès-verbal ne fait mention d'aucune cause d'empêchement en la personne du sieur de Talmons, juré titulaire, dont la récusation n'est pas constatée, et qui, dès lors, devait faire partie du jury de jugement;

Que le sieur Galland, juré supplémentaire, qui a participé au jugement, était, par suite, sans caractère légal, et que l'absence de protestation et réserve du demandeur ne pouvait conférer audit sieur Galland la qualité de juge que la loi ne lui donnait pas, et qu'il ne pouvait tenir que d'elle;

Attendu, en conséquence, que la décision et l'ordonnance attaquées ont expressément violé l'article 34, §§ 2 et 4, de la loi du 3 mai 1841, dont la violation, aux termes de l'article 42 de la même loi, donne ouverture à cassation;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens;

Casse, etc.

(N° 25)

[22 février 1851.]

Entrepreneur. — Interprétation de marché. — (Andrieu fils.) — *Question de savoir si le marché passé pour des travaux de restauration d'une route nationale comprenait le démontage de l'ancienne chaussée. Solution affirmative par interprétation du détail estimatif et d'un sous-détail auquel ce dernier se référait expressément. Rejet de la demande d'un prix spécial réclamé par l'entrepreneur à raison de cette main-d'œuvre.*

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la requête présentée par le sieur Andrieu fils (Étienne), entrepreneur de travaux publics, demeurant à Saussens (Haute-Garonne), et tendant à ce qu'il plaise au conseil d'état annuler un arrêté du conseil de préfecture de la Haute-Garonne, du 6 novembre 1849, qui a rejeté la réclamation formée par ledit sieur Andrieu, à l'effet de faire décider que le démontage de l'ancienne chaussée de la route nationale n° 113, de Toulouse à Narbonne, entre Toulouse et la limite du département de l'Aude, était compris dans les travaux de restauration de ladite route, adjugés au requérant, et qu'en conséquence il n'y avait pas lieu de lui tenir compte des frais de cette opération (1);

(1) Suivant le sieur Andrieu, le démontage de l'ancienne chaussée n'avait été mentionné ni dans le devis ni dans le détail estimatif; c'était donc un travail imprévu, dont il devait lui être tenu compte. On lui répondait que ce travail avait été compris dans le marché, non, il est vrai, sous la dénomination de démontage, mais sous une désignation équivalente. En effet, se détail estimatif qui est intitulé : *Chaussée pavée à convertir en chaussée de matériaux concassés*, mentionne pour le cassage un prix de 3f.22, et se réfère pour la composition de ce prix au sous-détail A. En se reportant à ce sous-détail, on voit que le prix total de 3f.22 comprend 0f.60 pour extraction, ramassage, dragage et bardage. L'extraction, le ramassage, etc., s'appliquant à l'ancienne chaussée ne peuvent signifier que le démontage. L'entrepreneur ne saurait objecter cette règle incontestée que le sous-détail ne fait pas partie du marché; car ici c'est le détail estimatif qu'on applique; le sous-détail, auquel d'ailleurs il se réfère expressément, est consulté simplement à titre de renseignement.

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu le cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des ponts et chaussées;

Considérant que le détail estimatif des travaux à exécuter par le sieur Andrieu a rangé au nombre de ces travaux la chaussée pavée à convertir en chaussée de matériaux concassés;

Que cet ouvrage exigeait et comprenait nécessairement le démontage préalable de ladite chaussée pavée, et que le prix de 3f.22 porté dans ce même détail estimatif et dans le sous-détail, auquel celui-ci se réferait expressément, s'appliquait à cette opération;

Art. 1er. La requête du sieur Andrieu fils est rejetée.

(N° 26)

[27 février 1851.]

Routes; limites; contenance; conflit. — (Auguy). — *Il n'appartient qu'à l'autorité administrative de statuer, soit sur les abornements et la délimitation d'une route nationale, soit sur la détermination de sa contenance et de sa configuration* (*). — *L'autorité judiciaire est compétente pour reconnaître à qui appartiennent des pierres enlevées, sur le talus d'une route nationale, par un particulier qui s'en dit propriétaire. — Mais cette même autorité est incompétente pour admettre, à l'occasion de cette question de propriété, le particulier à prouver qu'aucune des pierres enlevées par lui ne faisait corps avec la chaussée; que par leur enlèvement cette chaussée n'a pas été entamée; que notamment le talus a, depuis, conservé la forme qu'il avait précédemment. — L'enquête ouverte sur ces faits appellerait l'autorité judiciaire à connaître des limites et de la configuration de la route.*

La route nationale n° 157, de Blois à Laval, est établie, dans la commune de Saint-Denis d'Orgues (Sarthe) sur la levée de l'ancien étang des Chartreux.

Un rapport rédigé par le sieur Grebert, conducteur des ponts et chaussées,

---

(*) Ordonnance sur conflit du 23 décembre 1845, *Bourguignon*, 2e série t. VI, p. 52.

sous la date du 13 septembre 1842, a constaté ce qui suit : « Une partie du talus sur le côté gauche de la chaussée de l'étang des Chartreux a été récemment fouillée ; on a enlevé les grosses pierres propres à faire du moellon, et, sur une longueur de 12 mètres, la chaussée, coupée verticalement sur 0m.70 de hauteur, menace de s'ébouler pour reprendre son inclinaison naturelle de 2 de base pour 1 de hauteur, et par conséquent menace de réduire encore de 1m.40 la largeur de cette chaussée déjà beaucoup trop étroite. »

Le sieur Auguy, auteur de la contravention, a été condamné par un arrêté du conseil de préfecture, rendu par défaut, à 100 francs d'amende, et à payer 360f.15, montant des frais faits pour réparer le dommage par lui causé.

Le sieur Auguy ayant formé opposition à cet arrêté, le conseil de préfecture, par un nouvel arrêté en date du 31 mai 1843, lui accorda un délai de deux mois à l'effet de faire statuer par les tribunaux sur la question préjudicielle de propriété des matériaux par lui enlevés. Ce sursis était motivé en ces termes : « Considérant que le sieur Auguy prétend n'avoir enlevé aucuns matériaux dépendant de la route, mais seulement avoir repris des pierres qu'il avait déposées depuis plusieurs années à gauche de la chaussée de son étang par suite de démolition d'anciens bâtiments ; qu'il demande à prouver que ces pierres lui appartenaient ; considérant que, d'un autre côté, les agents de l'administration des ponts et chaussées soutiennent que le sieur Auguy a réellement ouvert une carrière dans le talus de la route, et que les pierres dont il s'agit font partie intégrante du talus ; considérant qu'il résulte de ces dires contradictoires une question de propriété qui sort de la juridiction du conseil de préfecture... »

Conformément à cet arrêté, le sieur Auguy a assigné, devant le tribunal civil du Mans, le préfet de la Sarthe, représentant l'état, pour qu'il fût déclaré que c'était à bon droit, et comme propriétaire, que l'exposant avait disposé des pierres dont il s'agit.

Par jugement du 8 mai 1850, le tribunal du Mans, avant faire droit, admit le sieur Auguy à prouver : 1° qu'il n'avait fait que reprendre partie des pierres antérieurement déposées par lui à gauche de la chaussée de son étang ; 2° qu'aucune des pierres enlevées par lui n'appartenait à la chaussée ; 3° que le sol de la chaussée n'avait pas été entamé ; 4° que la verticalité du talus constatée par l'agent des ponts et chaussées n'était pas nouvelle ; qu'elle était avant le dépôt ce qu'elle est depuis son enlèvement ; que, même les déblais déposés par Auguy avaient plutôt affermi qu'altéré la chaussée.

Le 29 août suivant, une enquête en ce sens a été reçue ; la discussion de cette enquête a été fixée à une audience ultérieure.

Le préfet de la Sarthe est intervenu en cet état de la cause. Il a fait observer que l'instance engagée était compliquée d'une question de délimitation de grande route qui, selon l'arrêt du conseil du 27 février 1765, appartenait exclusivement à l'administration ; il a ajouté que cette question de délimitation était de nature à préjuger l'instance principale et par suite à exiger un sursis ; il a en conséquence revendiqué pour l'autorité administrative la connaissance de cette question préjudicielle, par un déclinatoire en date du 14 octobre 1850.

A la date du 19 du même mois, le préfet a pris un arrêté portant déclara-

tion des limites du sol et du talus de la route nationale au regard de la propriété du sieur Auguy.

Le 18 décembre, le tribunal civil du Mans a statué en ces termes sur le déclinatoire proposé par le préfet :

« Considérant que la question soumise au tribunal est celle de savoir si les pierres enlevées par Auguy en 1842 étaient ou non la propriété de ce dernier, mais qu'il n'a nullement mission de décider à qui appartient la partie de la route nationale sur laquelle les pierres étaient déposées.

» Qu'ainsi la question préjudicielle, proposée par M. le préfet, tendante à ce que les limites de cette route soient préalablement fixées par l'autorité compétente, ne peut avoir d'influence sur la décision de la question soumise au tribunal, et ne peut par conséquent prévaloir ;

» Par tous ces motifs, le tribunal rejette le déclinatoire, condamne l'état aux dépens de l'incident, et ordonne qu'il sera plaidé au fond sans préjudice des droits des parties relativement à la propriété du terrain. »

Sur la communication qui lui a été donnée de ce jugement, le préfet a pris, le 26 décembre 1850, un arrêté de conflit dont voici les motifs et le dispositif :

« Considérant que la contravention reprochée au sieur Auguy consistait uniquement dans le fait d'avoir dégradé la route nationale n° 157, en détruisant sur une longueur de 12 mètres, et une hauteur de 0m.70 le talus formant partie intégrante de la chaussée ;

» Considérant que le sieur Auguy ne nie point l'enlèvement de matériaux fait en cet endroit, mais qu'il soutient n'avoir point dégradé la chaussée et affirme : 1° qu'elle a toujours présenté en cet endroit, non un talus incliné comme l'affirment les ingénieurs, mais un plan vertical, 2° que le prétendu talus était formé par des dépôts de pierres à lui appartenant qui, simplement juxtaposés à la route n'en faisaient point partie, et par conséquent étaient toujours restés sa propriété ;

» Considérant que c'est à ce système de défense qu'il convient de rapporter les décisions du conseil de préfecture et du tribunal d'une part, et les principes de compétence en matière de grande voirie de l'autre part ;

» Considérant que l'état a plusieurs fois déclaré qu'il n'avait ni à avouer ni à contester les droits du sieur Auguy sur les matériaux par lui déposés dans les limites de sa propriété, et qu'ainsi, sous ce rapport, si l'instance introduite par le sieur Auguy ne devait avoir que cette déclaration pour résultat, elle serait complétement inutile, mais qu'il est évident que cette instance a un tout autre but; qu'en effet, au nombre des faits dont la preuve a été ordonnée se trouve celui-ci : que la chaussée, à l'endroit où le sieur Auguy a opéré ses fouilles, a toujours été verticale et l'était ainsi avant le dépôt de matériaux opéré par ledit sieur Auguy ;

» Considérant que de ce fait il résulterait nécessairement que la limite des propriétés du sieur Auguy s'étendait non pas jusqu'au pied du talus de la route, mais jusqu'à la rencontre du plan vertical qui, suivant lui, l'a toujours terminée de ce côté ;

» Considérant qu'en retenant la vérification d'un pareil fait, et en lui su-

bordonnant la décision de la contestation, le tribunal s'est nécessairement attribué le droit de prononcer sur la délimitation de la route nationale, question entièrement réservée à l'administration par les lois précitées;

» Considérant que vainement on s'appuie sur cette circonstance qu'il s'agit de prononcer uniquement sur la propriété des matériaux, puisque cette question de propriété ne peut être décidée qu'après la reconnaissance légale du profil primitif de la chaussée; qu'en effet si ce profil était primitivement un talus, les matériaux quelconques qui composaient ce talus étaient bien compris dans les limites de la route, tandis qu'au contraire si la chaussée était terminée par un plan vertical, la propriété du sieur Auguy s'étendait jusqu'à la rencontre de ce plan, et justifiait les dépôts de matériaux qu'il aurait pu y faire;

» Considérant que l'autorité judiciaire ne pourrait aujourd'hui prononcer sur le mérite de la contestation sans statuer en même temps sur cette question de limite et sans empiéter sur les attributions de l'autorité administrative; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a sursis en premier lieu, et que le tribunal a cru pouvoir ensuite, à l'occasion d'une question de propriété de matériaux qui n'était que secondaire, examiner une véritable question de délimitation essentiellement préjudicielle;

» Arrêtons ce qui suit:

» Art. 1er. Est élevé le conflit d'attributions entre l'autorité administrative et l'autorité judiciaire, sur la question de savoir si les matériaux dont le sieur Auguy se prétend propriétaire, ont été extraits du corps de la chaussée faisant partie de la route nationale n° 157, ou s'ils ont été au contraire enlevés sur un terrain lui appartenant. »

Le ministre des travaux publics, appelé à présenter ses observations sur cette affaire, a fait remarquer que ni le conseil de préfecture, ni le préfet ne paraissaient avoir envisagé la question à son véritable point de vue. Le conseil de préfecture avait à prononcer sur une contravention de grande voirie et non sur une question de propriété de matériaux; ce délit était indépendant de la question de propriété; que le sieur Auguy fût ou non propriétaire des matériaux enlevés, le conseil de préfecture aurait dû lui appliquer l'amende prononcée par l'arrêt du 4 août 1731, pour avoir dégradé le talus d'une route, sauf à réserver les droits du prévenu à une indemnité pour le cas où il serait reconnu propriétaire des pierres. Le préfet devait se borner à proposer à l'administration supérieure de déférer le dernier arrêté du conseil de préfecture au conseil d'état. Si, malgré cet appel, le sieur Auguy avait porté la question de propriété des pierres devant le tribunal de première instance, le préfet devait laisser vider cette question, dont la solution quelle qu'elle soit ne pouvait influer sur la décision à prendre en ce qui concerne la contravention de grande voirie : en résumé, le ministre a pensé que le conflit était sans objet et devait être annulé.

Le tribunal des conflits a rendu la décision suivante :

Au nom du peuple français,

Le tribunal des conflits,

Vu le rapport rédigé par le sieur Grebert, conducteur des ponts

et chaussées, sous la date du 13 septembre 1842, constatant qu'une partie du talus, sur le côté gauche de la chaussée de l'étang, dit des Chartreux, commune de Saint-Denis d'Orgues, a été récemment fouillée ; qu'on a enlevé de grosses pierres soutenant cette chaussée qui menace de s'ébouler ;

Vu l'art. 89 de la Constitution du 4 novembre 1848 ;

Vu les lois des 3 mars 1849 et 4 février 1850 ;

Vu les ordonnances des 1er juin 1828 et 12 mars 1831 ;

Vu l'arrêt du conseil d'état du 27 février 1765 ;

Vu l'art. 27 de la loi du 21 fructidor an III ;

Considérant que le conseil de préfecture de la Sarthe, saisi d'une poursuite pour contravention de grande voirie, formée contre Auguy, à raison de l'enlèvement des pierres par lui extraites du talus de la chaussée des Chartreux, a sursis à statuer afin qu'Auguy pût se mettre en mesure de faire prononcer par les tribunaux sur la question de propriété des pierres, et que cet arrêté n'a point été attaqué ;

Considérant que le tribunal civil du Mans, saisi de cette question préjudicielle de propriété, a, par jugement du 8 mai 1850, ordonné, avant faire droit, la preuve des faits suivants, sauf la preuve contraire : 1° qu'Auguy lui-même avait fait déposer, plusieurs années avant la contravention qui lui est reprochée, à gauche de la chaussée de son étang, les pierres qu'il a fait enlever pour partie seulement en 1842 et 1843 ; 2° qu'aucune des pierres par lui enlevées n'appartenait à la chaussée, qui, au surplus, n'était point en pierre de ce côté ; 3° que cet enlèvement a laissé à nu le sol de la chaussée, auquel il n'a pas été touché par Auguy ; 4° enfin que le talus, que l'agent des ponts et chaussées a prétendu être vertical, était tel avant le dépôt des pierres d'Auguy, et que ce talus, loin d'avoir été dégradé, a été fortifié des débris que les matériaux de démolition y ont déposés ;

Considérant, quant à la propriété des pierres, que le tribunal civil était compétent pour y statuer, et que l'arrêté de conflit ne porte pas sur cette partie du litige ;

Considérant, quant à ce qui concerne, soit les abornements et la délimitation de la route, soit la détermination de sa contenance et de sa configuration, qu'il n'appartenait qu'à l'autorité administrative de statuer sur ce point, aux termes des lois ci-dessus visées ;

Considérant que les 2°, 3° et 4° faits dont le tribunal civil du Mans a admis la preuve tendaient à établir où commençait et où se terminait la route, et qu'ainsi l'autorité judiciaire n'était pas compétente pour ordonner une enquête relativement à ces faits ;

Art. 1er. Est confirmé l'arrêté de conflit élevé, le 26 décembre 1850, par le préfet de la Sarthe, dans l'instance engagée entre l'état et le sieur Auguy.

2. Sont considérés comme non avenus : 1° le jugement interlocutoire du 8 mai 1850, en tant qu'il ordonne la preuve des faits désignés sous les nos 2, 3 et 4; 2° le jugement du tribunal du Mans en date du 18 décembre 1850, et les conclusions qui s'y réfèrent quant à ce.

(N° 27)

[27 février 1851.]

Expropriation ; plans parcellaires. — (Avisse.) — *La remise, sous les yeux du jury d'expropriation, des plans parcellaires des terrains expropriés est une formalité substantielle dont l'observation doit être constatée par le procès-verbal.*

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION ; chambre civile.)

La cour ;

Vu les articles 37 et 42 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu qu'aux termes de l'article 37, le magistrat directeur du jury d'expropriation doit mettre sous les yeux du jury les plans parcellaires des terrains ou édifices dont la concession paraît nécessaire, lesdits plans levés et dressés comme il est dit aux articles 4 et 5 de la même loi ;

Que la violation dudit article 37 donne ouverture à cassation, suivant l'article 42 ;

Que, dans la cause, il n'apparaît pas soit de la mention expresse dans le procès-verbal des opérations du jury, soit des indications générales contenues en ce procès-verbal, que cette formalité ait été accomplie ;

Casse, etc.

(N° 28)

[1er mars 1851.]

Moulins et usines. — Pouvoir réglementaire. — Règlement d'eau; instruction contradictoire. — Ordonnance royale; interprétation. — (Dambrin de Calménil.) — *Il appartient à l'administration de déterminer les conditions de l'établissement ou du maintien des usines sur les cours d'eau. — On ne peut opposer à l'exercice de ce droit l'existence d'un règlement antérieur (*). — L'ordonnance réglementaire d'une usine n'est pas attaquable par la voie contentieuse lorsqu'elle a été précédée des formalités légales, et notamment lorsque le réclamant a été entendu dans l'instruction préparatoire. — L'interprétation d'une ordonnance réglementaire d'une usine ne peut être demandée par la voie contentieuse que sur la production d'une décision soit judiciaire, soit administrative qui déclare cette interprétation nécessaire (**).*

Une ordonnance royale, du 12 février 1823, a autorisé le sieur Dambrin de Calménil à établir une usine sur une dérivation de la Lézarde, commune d'Épouville (Seine-Inférieure). Le sieur Lemesle, propriétaire d'un moulin en amont, ne s'était désisté de l'opposition qu'il avait formée à la création de la nouvelle usine, que sous la condition que les eaux en aval de son moulin resteraient à leur hauteur habituelle, c'est-à-dire à 70 centimètres en contre-bas du socle de son bâtiment. Pour satisfaire à cette condition, l'ordonnance enjoignait au permissionnaire de déterminer le point d'eau supérieur de son usine, « de manière à ne pouvoir, dans aucun cas, élever » l'eau de plus de 0m.50 au-dessus du fond du coursier de la roue du moulin » du sieur Lemesle, *lequel se trouve à 1m.20 au-dessous du socle du bâti- » ment où est placé le mécanisme dudit moulin.* »

Plus tard, le sieur Lemesle s'étant aperçu que le fond du coursier ne se trouvait plus qu'à 1m.10 en contre-bas du socle servant de repère, sollicita la réformation de l'ordonnance de 1823.

Les ingénieurs, après avoir constaté que cette cote de 1m.10 correspondait

---

(*) Ordonnance du 27 juillet 1842, *Morin*, et du 2 mai 1845, *Lechêne*, 2e série, t. II, p. 394; t. V, p. 427.
(**) Ordonnance du 24 juillet 1847, *Gibert c. Roussel*, 2e série, t. VII, p. 342.

actuellement à celle de 0m.70 pour la hauteur de l'eau en contre-bas du socle de l'usine, proposèrent d'abandonner un point de repère aussi variable que le fond du coursier et de fixer le niveau par rapport au socle, c'est-à-dire à 0m.70 en contre-bas. Un arrêté du préfet sanctionna ces dispositions.

Quant au pourvoi du sieur Lemesle contre l'ordonnance réglementaire de l'usine du sieur de Calménil, un arrêté du conseil d'état du 23 mai 1834 (1re série, t. IV, p. 205), le rejeta par le motif que l'ordonnance attaquée avait pleinement satisfait aux conditions mises par le sieur Lemesle à son désistement de l'opposition qu'il avait formée à l'établissement de la nouvelle usine.

Plusieurs années après, le sieur Tavelet, successeur du sieur Lemesle, a demandé l'autorisation d'effectuer divers changements à son usine. A la suite d'une instruction dans le cours de laquelle le sieur de Calménil a été entendu, une ordonnance du 5 décembre 1843 a réglé le régime des eaux de l'usine du sieur Tavelet. Dans le but de consacrer une convention par laquelle cet usinier consentait à ce que la hauteur d'eau de l'usine du sieur de Calménil fût augmentée de 0m.05, l'ordonnance de 1843 contient une clause ainsi conçue :

Le niveau des eaux du côté d'aval sera relevé de 0m.05. Ainsi, au lieu d'être à 0m.70 en contrebas du socle du bâtiment, situé à droite du canal de fuite, conformément à l'ordonnance du 12 février 1818, le sieur de Calménil pourra retenir les eaux jusqu'à 0m.65 au-dessous du socle, mais il ne dépassera jamais cette hauteur.

Le sieur Dambrin de Calménil a formé opposition à cette ordonnance en se fondant sur ce qu'elle portait atteinte aux droits résultant pour lui des ordonnances du 12 février 1828 et du 23 mai 1834. Le requérant, prenant pour point de repère le fond du coursier et non le socle dont il a été parlé, réclamait une surélévation de 0m.10 dans la hauteur de sa retenue qui aurait dû, suivant lui, être fixée en conséquence à 0m.55 au-dessous du socle. Il demandait, subsidiairement, que les ordonnances de 1823 et 1824 fussent interprétées dans ce sens par le conseil d'état.

Le sieur Tavelet a produit un mémoire en défense par lequel il a conclu au rejet de l'opposition du sieur de Calménil.

Le ministre des travaux publics a appuyé les conclusions du défendeur.

En fait, a dit le ministre, l'ordonnance du 5 décembre 1843, loin de violer l'autorité de la chose jugée comme le prétend le sieur de Calménil, interprète au contraire très-clairement et très-sainement les deux ordonnances de 1823 et de 1834; tel est l'avis du conseil des ponts et chaussées.

En droit, les règlements d'eau ne sont que des mesures d'ordre de la compétence exclusive de l'administration et à ce point de vue, elles ne peuvent jamais constituer un droit, ni prendre dès lors un caractère contentieux devant la juridiction administrative. Dès lors le recours du sieur de Calménil aurait dû être soumis uniquement à l'appréciation de l'autorité administrative de laquelle émanait l'acte réglementaire.

Conformément à ces observations, le conseil d'état a rejeté le recours du sieur de Calménil par une décision ainsi conçue :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu les lois des 12-20 août 1790, 28 septembre-6 octobre 1791 et l'arrêté du gouvernement du 19 ventôse an VI ;

Sur les conclusions tendant à la réformation de l'ordonnance du 5 *décembre* 1843 :

Considérant qu'aux termes des lois ci-dessus visées, il appartient à l'administration de régler le régime des eaux des moulins et usines, et de déterminer à quelles conditions lesdits moulins et usines peuvent être établis et maintenus ; que les ordonnances rendues en cette matière sont des actes purement administratifs qui ne peuvent être attaqués par la voie contentieuse que dans le cas où les formalités prescrites par les lois et règlements n'auraient pas été remplies ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qne l'ordonnance du 5 décembre 1843 n'a été rendue qu'après l'accomplissement des formalités prescrites, et que le sieur Dambrin de Calménil a présenté ses observations dans le cours de l'enquête ouverte sur les demandes et propositions faites pour le règlement de l'usine du sieur Tavelet ; qu'ainsi il n'est pas recevable à demander par la voie contentieuse la réformation de l'ordonnance précitée du 5 décembre 1843 ;

Sur les conclusions tendant à l'interprétation de la même ordonnance et de celles des 12 *février* 1823 *et* 23 *mai* 1834 :

Considérant que le sieur Dambrin de Calménil n'excipe d'aucune décision, soit judiciaire, soit administrative, par suite de laquelle il y ait lieu de procéder à ladite interprétation ;

Art. 1er. Les requêtes du sieur Dambrin de Calménil sont rejetées.

2. Le sieur Dambrin de Calménil est condamné aux dépens.

(N° 29)

[1er mars 1851.]

Endiguements ; valeur imposable ; expertise ; répartition des dépenses ; commission spéciale ; compétence. — (Labatie, Durand-Mathieu et Cuynat c. la commission spéciale du Sault-du-Moine.).

— *Lorsque les propriétés comprises dans le périmètre d'un syn-*

dicat ont été successivement préservés par l'établissement de digues, les propriétaires qui ont contribué à la défense de la première partie, à l'exclusion des autres propriétaires intéressés au travail entier, ne peuvent être appelés à contribuer de nouveau qu'après que, par un nouveau travail de répartition, l'égalité proportionnelle a été établie entre tous les propriétaires. — Les commissions spéciales ne sont pas compétentes pour apprécier la valeur des conventions particulières entre les propriétaires intéressés. — Les experts chargés du classement des premiers terrains protégés peuvent statuer définitivement sur ceux qui n'ont plus à profiter des travaux ultérieurs. — La commission spéciale excède ses pouvoirs en nommant un expert pour procéder au classement.

En 1814, la commune de Champagnier (Isère) vendit une portion de ses propriétés, situées dans la vallée du Drac, au sieur Cuynat, auteur du sieur Labatie, et au sieur Chastel, auteur du sieur Mathieu. Le premier de ces acquéreurs essaya, dès 1817, quelques travaux de défense contre les inondations du Drac, mais pour en régulariser l'exécution, il provoqua la formation d'un syndicat provisoire, qui ne fut définitivement organisé que par une ordonnance royale du 22 février 1826. Il fut dès lors entendu que les travaux déjà exécutés seraient réunis à ceux que le syndicat définitif avait mission d'entreprendre, et que la dépense de l'ensemble des travaux serait répartie par la commission spéciale, créée par l'ordonnance constitutive du syndicat.

La société ainsi instituée par l'art. 1er de cette ordonnance, est formée des propriétaires d'usines, terrains et bâtiments situés *sur la rive droite du Drac entre le Sault-du-Moine et la digue de Marceline.* D'après l'art. 2, *les propriétés de quelque nature qu'elles soient* qui seront reconnues être intéressées à la confection des ouvrages de défense *de la partie de la rive droite du Drac, ci-dessus indiquée*, seront comprises dans la communauté instituée par l'article précédent. Enfin, suivant l'art. 3, les dépenses nécessaires pour les constructions, reconstructions et entretien de la digue entre le Sault-du-Moine et la digue de Marceline seront réparties d'après les bases arrêtées par une commission spéciale.

En cours d'exécution et quand la digue n'avait encore atteint que le milieu de la plaine, les experts, chargés de procéder à la fixation du périmètre de l'association et au classement des terrains, au lieu d'embrasser toutes les propriétés comprises dans les limites du syndicat, ne s'occupèrent que des terrains qu'ils jugèrent directement intéressés aux travaux alors exécutés, et appréciant les améliorations que ces terrains avaient éprouvés, ils les divisèrent en quatre classes, pour la fixation de la cotisation à leur imposer.

Le 15 octobre 1832, la commission spéciale approuva ces propositions, mais leur application souleva dès l'abord de vives difficultés qui ne furent pas résolues par les ordonnances du 16 décembre 1835 et du 14 août 1837, et

se compliquèrent de l'intervention dans le débat des intéressés au canal de la Romanche, établi avant la construction des digues pour l'arrosement des terrains compris dans le syndicat, et de la commune de Champagnier, propriétaire d'une grande partie des terrains compris, soit dans les limites fixées par l'ordonnance de 1826, soit dans les limites plus restreintes fixées par le périmètre de 1832.

La commune, ne pouvant payer sa part contributive, obtint l'autorisation de partager ses terrains, entre ses cent quatorze habitants qui eurent, les uns des parcelles garanties, d'autres des parcelles submersibles, de sorte que l'on reconnut bientôt la nécessité de compléter l'opération telle qu'elle avait été arrêtée par l'ordonnance de 1826, mais cela fut impossible alors par suite de l'opposition des propriétaires dont les terrains étaient déjà protégés, et qui formaient la majorité du syndicat.

A cette époque l'état venait de classer en route nationale un chemin vicinal qui traversait la partie submersible de la plaine, et on projetait de mettre cette communication à l'abri des inondations, sans se préoccuper de relier les travaux à ceux que réclamait la défense des terrains, quand le conseil municipal de Champagnier, se rendant l'organe des propriétaires des terrains, prit l'engagement de payer la part de dépense afférente à ces derniers, sauf son recours contre qui de droit pour remboursement des sommes que la commune pourrait avancer, si l'administration consentait à faire exécuter les travaux, suivant l'alignement qu'il importait à la défense générale de voir suivre. Cette proposition fut acceptée, et les travaux se terminèrent avec le concours de l'état. Les pouvoirs des membres de la commission syndicale étant venus à expirer à cette époque, ils furent remplacés par d'autres personnes qui représentaient plus particulièrement les intérêts de la partie de la plaine nouvellement défendue, et ne firent pas difficulté d'admettre que la dépense faite pour compléter les travaux prévus, lors de la formation du syndicat, devaient, comme celle faite avant 1832, être prise à la charge de l'association entière, et un rôle fut dressé en conséquence. Les propriétaires des terrains protégés par la première partie de la digue, et notamment les sieurs Labatie et Mathieu réclamèrent contre ce rôle, d'abord devant le conseil de préfecture et puis devant la commission spéciale, qui, par décision du 18 juillet 1844, repoussa leurs prétentions, et décida que l'on totaliserait l'ensemble des dépenses, et que cette somme serait répartie entre toutes les propriétés comprises dans les limites de l'association, telles qu'elles sont indiquées dans l'ordonnance de 1826.

C'est l'annulation de cette décision que les réclamants ont demandée au conseil d'état.

Le ministre des travaux publics a combattu le pourvoi par des arguments, qui se trouvent en partie reproduits dans les considérants de la décision suivante :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

1° Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés par

le sieur Joseph-Durand Mathieu et le sieur Victor-Pompone Labatie, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler une décision de la commission spéciale des digues du Sault-du-Moine, en date du 18 juillet 1844; ce faisant, décider que les exposants ne doivent pas contribuer à la construction des digues dont le remboursement est l'objet du rôle dressé le 1er mai 1843, et que c'est aux copartageants des lots du terrain communal que cette charge doit incomber exclusivement, ainsi qu'ils en sont convenus dans les soumissions par eux adressées à l'administration; subsidiairement, ordonner un nouveau classement général, valeur des terrains avant les travaux, ou valeur actuelle, déduction faite, comme de droit, des améliorations faites par chacun, soit en constructions, soit en autres travaux agricoles, à l'effet de reconnaître l'intérêt de chaque propriété à l'établissement de tout ou partie des digues, et par suite à leur entretien, réparation ou reconstruction, mais sans qu'on puisse attribuer aucune autorité de chose jugée à la décision de la commission spéciale du 15 octobre 1832;

Vu le mémoire en défense présenté par le syndicat des digues du Sault-du-Moine, tendant au rejet de la requête en pourvoi ci-dessus visée;

Vu le nouveau mémoire par lequel le syndicat susdit déclare se pourvoir incidemment contre la disposition de la décision du 18 juillet 1844, par laquelle la commission spéciale a désigné l'expert pour procéder à un classement supplémentaire, et conclut à l'annulation de cette disposition;

2° Vu la requête présentée par les sieurs Pompone Labatie et Durand Mathieu ci-dessus nommés, tendant à ce qu'il plaise au conseil les recevoir tiers-opposants à l'ordonnance rendue en conseil d'état le 14 août 1837, qui a donné acte au syndicat des digues du Sault-du-Moine et à la société d'arrosage du canal de la Romanche du désistement d'un pourvoi formé par le sieur Cuynat contre la fixation à 30 000 fr. des valeurs contributives assignées au canal dans l'établissement des digues du Sault-du-Moine; ce faisant, ordonner que ce désistement sera considéré comme non avenu, et qu'il sera, conformément à une ordonnance interlocutoire du 16 décembre 1835, procédé à une nouvelle expertise de la valeur imposable du canal de la Romanche, d'après les bases fixées par l'arrêté du conseil de préfecture du 25 mai 1821;

Vu le mémoire en défense du sieur Cuynat, qui conclut au rejet de la requête en tierce opposition ci-dessus visée;

3° Vu la requête présentée par le sieur Cuynat, colonel de gendarmerie à Moulins, tendant à ce qu'il plaise au conseil prononcer la

jonction de son recours avec ceux ci-dessus visés; ce faisant, annuler une décision de la commission spéciale des digues du Sault-du-Moine, en date du 14 août 1847, en ce qu'elle a déclaré l'exposant non recevable dans une tierce opposition qu'il avait formée à la décision de la même commission du 18 juillet 1844, ci-dessus visée; subsidiairement, admettre l'intervention de l'exposant; statuant au fond, donner acte au sieur Cuynat de ce qu'il adhère aux conclusions prises par les sieurs Labatie et Mathieu; en conséquence, annuler la décision rendue par ladite commission le 18 juillet 1844, en ce qu'elle a déclaré que les nouveaux travaux exécutés sur la rive droite de la Durance étaient compris dans le périmètre indiqué par l'ordonnance du 22 février 1826, et devaient être payés par l'association des digues du Sault-du-Moine; dans tous les cas, annuler cette décision en ce qu'elle a ordonné que la dépense sera répartie d'après les bases et les évaluations établies par la décision du 15 octobre 1832, et décidé qu'il sera procédé à une autre répartition, d'après un classement général et des évaluations refaites entièrement à nouveau;

Vu la loi du 16 septembre 1807 :

Considérant que les trois pourvois sont connexes; que, dès lors, il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule et même décision;

En ce qui touche le pourvoi principal formé par les sieurs Labatie et Mathieu, contre la décision de la commission spéciale en date du 18 juillet 1844 :

Sur les conclusions prises par eux à l'effet d'être déchargés de toute contribution à la dépense des travaux de prolongement de la digue :

Considérant qu'aux termes de l'article 1er de l'ordonnance du 22 février 1826, les propriétaires d'usines, bâtiments, terrains et canaux situés sur la rive droite du Drac, sur les communes de Champagnier et de Claix, entre le Sault-du-Moine et la digue de Marceline, ont été constitués en une seule et même société, sous le titre de commission syndicale du Sault-du-Moine; que, dès lors, la construction de la digue entre ces deux points extrêmes forme une seule opération;

Mais, considérant que les propriétés des sieurs Labatie et Mathieu ayant contribué à la dépense de la première partie de digue, à l'exclusion de certains autres propriétaires intéressés au travail entier ou dans des proportions plus fortes, il n'y aura lieu de les faire contribuer de nouveau qu'après que, par le nouveau travail de réparti-

tion à opérer, l'égalité proportionnelle entre tous les propriétaires intéressés aura été établie :

Considérant, à l'égard du moyen tiré de ce que le conseil municipal de Champagnier aurait, au nom des habitants ayant pris part au partage des biens communaux, contracté l'engagement de supporter la dépense de la digue, que les commissions spéciales qui, aux termes des articles 46 et 47 de la loi du 16 septembre 1807, doivent connaître de tout ce qui est relatif au classement et à l'estimation des propriétés comprises dans le périmètre des associations syndicales, ne sont pas compétentes pour apprécier la valeur et les effets des conventions particulières ou des engagements que les propriétaires ou les particuliers intéressés peuvent prendre entre eux ; que, dès lors, c'est avec raison que, dans l'espèce, la commission spéciale a refusé de statuer sur la validité et les conséquences de l'engagement qui aurait été contracté par le conseil municipal de Champagnier ;

Sur les conclusions subsidiaires tendant à ce qu'il soit procédé à un nouveau classement général de tous les terrains compris dans le périmètre de l'association :

Considérant que si, par leur rapport en date du 21 juillet 1832, homologué par une décision de la commission spéciale du 15 octobre suivant, les experts n'ont procédé qu'au classement détaillé et à l'estimation des propriétés qui se trouvaient directement protégées par les parties de digues alors construites, ils ont, opérant dans la prévision du prolongement de la digue, formellement disposé qu'à mesure de ce prolongement les terrains qui avaient été mis dans la quatrième classe passeraient dans la première et auraient à supporter la différence entre ces deux classes, pour, les fonds provenant de cette différence, être employés à la confection de la digue, et qu'ils ont même ajouté qu'il en devrait être ainsi de tous les terrains inférieurs qui, n'étant pas compris dans le périmètre alors fixé, viendraient à être abrités par des travaux nouveaux ; qu'il n'y a lieu, dès lors, de refaire le travail entier, mais seulement de compléter l'opération en classant et en évaluant les propriétés protégées par les nouvelles parties de la digue, d'après le degré de protection qu'elles reçoivent de cette nouvelle digue, en ayant égard aux décisions déjà prises et devenues définitives, et aussi aux sommes déjà imposées, sauf tous recours de droit ;

Sur le pourvoi incident formé par le syndicat des digues du Sault-du-Moine :

Considérant qu'aux termes des articles 8 et 33 de la loi du 16 septembre 1807, l'expert chargé de classer et d'estimer les propriétés

comprises dans les associations syndicales, doit être nommé et présenté au préfet par le syndicat lui-même; que, dès lors, la commission spéciale a excédé ses pouvoirs en désignant un expert pour procéder au classement supplémentaire;

Sur la tierce opposition formée par les sieurs Labatie et Mathieu à l'ordonnance rendue en conseil d'état le 14 août 1837;

En ce qui touche le sieur Labatie:

Considérant que le sieur Labatie, ayant succédé au sieur Cuynat, en vertu d'un acte d'échange passé le 30 mai 1835, et ne devant participer aux dépenses relatives à l'endiguement qu'à partir du 1er janvier 1835, est sans qualité pour former tierce opposition à une ordonnance intervenue sur le pourvoi de son cédant, et qui n'est relative qu'aux opérations antérieures à 1835;

En ce qui touche le sieur Mathieu:

Considérant que le sieur Cuynat, en attaquant devant le conseil d'état la décision de la commission spéciale du 15 octobre 1832, n'avait agi qu'en son nom personnel et dans son intérêt privé; qu'il est de principe que la chose jugée ne profite qu'aux parties en cause, soit par elles-mêmes, soit par leurs représentants;

Considérant, d'ailleurs, que le désistement du sieur Cuynat a été accepté par le syndicat du Sault-du-Moine, représentant légal de tous les intéressés; que, dès lors, le sieur Mathieu est sans intérêt et sans qualité pour former tierce opposition à l'ordonnance dont il s'agit;

En ce qui touche le pourvoi du sieur Cuynat contre la décision de la commission spéciale du 14 août 1847 qui a rejeté sa tierce opposition à la décision du 18 juillet 1844 et son intervention sur le pourvoi principal:

Sans qu'il soit besoin de statuer sur la question de savoir si le sieur Cuynat a qualité pour se pourvoir:

Considérant que la décision de la commission du 18 juillet 1844, contre laquelle les sieurs Labatie et Mathieu se sont pourvus, est relative à la répartition de la dépense des travaux d'endiguement exécutés depuis 1832;

Considérant qu'il est reconnu que le sieur Cuynat, aux termes de l'acte d'échange passé entre lui et le sieur Labatie, peut être tenu aux contributions supplémentaires qui pourraient être dues jusqu'au 1er janvier 1835; que, dès lors, il a intérêt à intervenir au pourvoi formé par les sieurs Labatie et Mathieu;

Décide:

Art. 1er. Le sieur Cuynat est reçu intervenant.

2. Il sera, à la diligence du syndicat du Sault-du-Moine, et par

l'expert par lui nommé, procédé au classement et à l'estimation des propriétés situées à la partie inférieure de la commune de Champagnier, et comprises dans les limites de l'association, à l'effet de fixer la valeur imposable d'après laquelle lesdits terrains devront être assujettis à la cotisation.

3. Dans le cas où les sommes à recouvrer en vertu de ce classement et de cette évaluation supplémentaires ne suffiraient pas à couvrir la totalité des dépenses faites, l'excédant de dépense sera réparti entre tous les propriétaires compris dans les limites de l'association déterminées par l'ordonnance du 22 février 1826, d'après le classement et l'évaluation de leurs propriétés, tels qu'ils résulteront tant du travail de 1832 que du travail supplémentaire ci-dessus prescrit.

4. La décision de la commission spéciale, en date du 18 juillet 1844, est annulée en ce qu'elle a de contraire à la présente décision.

5. Le surplus des conclusions des sieurs Labatie et Mathieu, et leur tierce opposition à l'ordonnance rendue en conseil d'état le 14 août 1837, sont rejetées.

6. La requête en pourvoi du sieur Cuynat contre la décision de la commission spéciale, en date du 14 août 1847, ensemble ses conclusions en intervention, sont rejetées.

7. Les sieurs Labatie et Durand Mathieu sont condamnés aux dépens, tant de leur pourvoi principal que de leur tierce opposition à l'ordonnance de 1837.

8. Le sieur Cuynat est condamné aux dépens de son pourvoi contre la décision de la commission spéciale du 14 août 1847, et de son intervention.

(N° 30)

[8 mars 1851.]

Actes administratifs; interprétation par la voie contentieuse; effet à l'égard des tiers. — (Compagnie Usquin c. Arnaud.) — *Il n'appartient pas au conseil d'état, statuant au contentieux, de prononcer par voie de disposition générale et réglementaire. — Dès lors l'interprétation qu'il donne d'un acte administratif conférant à une compagnie le droit de percevoir une taxe de naviga-*

tion sur certaines embarcations, n'a d'effet qu'à l'égard du litige qui a motivé la demande d'interprétation et ne peut être opposée aux tiers.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la requête présentée au nom de la compagnie Usquin, concessionnaire des canaux des Étangs, de Cette, tendant à ce qu'il plaise au conseil, statuant par voie de disposition générale et réglementaire, déclarer que le traité du 22 janvier 1822 n'a point excepté de la concession faite à la compagnie Usquin les droits de navigation à percevoir, au cas où ils seraient reconnus par l'autorité compétente, pour les embarcations circulant sur le canal de Cette et destinées au transport des marchandises des magasins des négociants aux navires stationnés dans le port et réciproquement; notamment la taxe réclamée du sieur Arnaud pour le transport qui a donné lieu à l'arrêt du 25 février 1850; dire que l'interprétation, ainsi donnée, l'est une fois pour toutes, et que ses effets ne seront pas limités à la cause à l'occasion de laquelle elle a été demandée; condammer soit le sieur Arnaud, soit l'état, dans le cas où il contesterait les conclusions de la compagnie, aux dépens (1);

Vu l'arrêt de la cour de Montpellier du 25 février 1850, qui renvoie la compagnie Usquin à se pourvoir à fin d'interprétation du traité du 22 janvier 1822;

Vu la loi du 5 août 1821, ensemble le cahier des charges annexé à la dite loi;

Vu la loi du 29 floréal an X et celle du 21 vendémiaire an V;

Sur les conclusions de la compagnie Usquin à fin d'interprétation du traité du 22 janvier 1822, relativement à la taxe de navigation par elle réclamée du sieur Arnaud pour transport de marchandises effectué sur le canal de Cette, des magasins de ce négociant à un navire stationné dans le port :

Considérant que, par le traité du 22 janvier 1822, la compagnie Usquin est devenue concessionnaire des droits alors établis sur le canal des Étangs, dont le canal de Cette n'est qu'une annexe et une dépendance, et que cette concession, faite sans aucune réserve, a compris tous les droits qui appartenaient à l'état au moment du traité, notamment la taxe à percevoir, au cas où sa légalité serait reconnue par l'autorité compétente, pour les embarcations circu-

---

(1) *Voir* comme se rattachant indirectement à l'espèce actuelle, l'ordonnance sur conflit du 31 juillet 1845, *de Grave*, 2e série, t. V, p. 635.

lant sur le canal de Cette, et transportant des marchandises des magasins des négociants aux navires stationnés dans le port, et réciproquement;

Sur les conclusions de ladite compagnie tendant à ce qu'il soit déclaré que l'interprétation du traité, sur le point dont il s'agit, est donnée une fois pour toutes et que ses effets ne seront pas limités à l'espèce à l'occasion de laquelle elle a été demandée :

Considérant qu'il n'appartient pas au conseil d'état, statuant au contentieux, de prononcer, par voie de disposition générale et réglementaire, et de déclarer la décision par lui rendue, à l'occasion d'un litige, obligatoire pour les tiers qui y étaient étrangers;

Art. 1er. Il est déclaré que le traité du 22 janvier 1822 n'a point excepté de la concession faite à la compagnie Usquin la taxe de navigation à percevoir du sieur Arnaud, au cas où sa légalité serait reconnue par l'autorité compétente, pour le transport des marchandises par lui effectué sur le canal de Cette, et qui a donné lieu à l'arrêt du 25 février 1850.

2. Le sieur Arnaud est condamné aux dépens.

3. La requête de la compagnie Usquin est rejetée dans le surplus de ses conclusions.

(N° 31)

[8 mars 1851.]

Procédure; pourvoi. — (Héritiers Praslin.) — *Rejet d'un pourvoi formé contre un arrêté du gouvernement portant règlement des eaux d'une usine, ledit rejet motivé sur ce que la requête ne contenait pas l'exposé des faits et des moyens à l'appui du pourvoi.*

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la requête sommaire présentée par les héritiers Praslin, tendant à ce qu'il plaise au conseil d'état annuler un arrêté de M. le président de la République, du 7 août 1850, et un arrêté du préfet de l'Eure, du 28 du même mois, lesquels ont prescrit aux exposants de reconstruire le radier et le plancher de la porte marinière de Vaudreuil, et déterminé les dimensions de cet ouvrage qui fait par-

tie du système extérieur de leur moulin sis sur la rivière d'Eure, en la commune de Vaudreuil;

Vu le règlement du 22 juillet 1806;

Considérant que la requête ci-dessus visée ne contient pas l'exposé des faits et des moyens invoqués au nom des héritiers Praslin, et qu'il n'a point été suppléé, par un mémoire ampliatif, à l'insuffisance de ladite requête;

Art. 1er. La requête des héritiers Praslin est rejetée.

(N° 32)

[8 mars 1851.]

Chemin de fer d'Avignon à Marseille; dommages; recours contre l'état; chose jugée. — (Compagnie du chemin de fer d'Avignon.) — *L'autorité de la chose jugée n'a lieu qu'à l'égard de l'objet du jugement et ne peut être opposée qu'aux parties en cause. — L'état ne peut être appelé en garantie par une compagnie à l'occasion d'une affaire dans laquelle celle-ci était sans intérêt. — Cette décision ne fait pas obstacle à ce qu'elle exerce ultérieurement, dans d'autres litiges, le droit qu'elle croirait avoir à cet égard.*

L'abaissement d'une des rues de Marseille, aux abords de l'embarcadère ayant donné lieu, contre la compagnie concessionnaire du chemin de fer à une action en indemnité de la part des sieurs Arnaud, Chevrier et Jouenne, locataires d'une maison, à raison du dommage que leur aurait causé l'abaissement du sol de la voie publique, ladite compagnie a appelé l'état en garantie.

Le conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône, par son arrêté du 27 novembre 1849, a déclaré, d'une part, inadmissible la demande en garantie formée par la compagnie contre l'état; et, d'autre part, mal fondées les demandes principales en dommages-intérêts, dirigées contre la compagnie.

Le recours en garantie a été rejeté, parce que l'art 24 du cahier des charges de la concession, met à la charge de la compagnie les indemnités dues pour dommage quelconque résultant des travaux, et qu'il n'y a pas à distinguer entre les dommages permanents et les dommages non permanents, pour assimiler ceux-là aux expropriations qui sont à la charge de l'état.

Sur l'appel interjeté par la compagnie contre ce chef de l'arrêté pour qu'il

n'acquière pas contre elle l'autorité de la *chose jugée*, le ministre des travaux publics a invoqué l'art. 24 ci-dessus rappelé, mais surtout l'article 1er du cahier des charges qui oblige seulement l'état à acquérir les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à ses dépendances, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues et de nouveaux lits des cours d'eau.

Le conseil d'état a rejeté le pourvoi sans se prononcer sur le fond de la question.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la loi du 24 juillet 1843, relative à l'établissement du chemin de fer de Marseille à Avignon, ensemble le cahier des charges annexé à ladite loi;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 3 mai 1841;

Vu l'art. 42 de la loi du 3 mars 1849;

Considérant que l'autorité de la chose jugée n'a lieu qu'à l'égard de ce qui a fait l'objet du jugement, et ne peut être opposée qu'aux parties en cause;

Considérant que, par suite du rejet des demandes principales en indemnité formées par les sieur Arnaud et consorts contre la compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille, ladite compagnie est sans intérêt à attaquer la disposition de l'arrêté susvisé du conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône qui a refusé de l'admettre à appeler l'état en garantie sur ces demandes, et qui ne saurait faire obstacle à ce qu'elle exerce ultérieurement dans d'autres litiges, si elle s'y croit fondée, le droit qu'elle prétendrait avoir à cet égard;

Art. 1er. Les requêtes de la compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille sont rejetées.

2. La compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille est condamnée aux dépens.

(N° 33)

[8 mars 1851.]

Indemnités; dommages. — (Brunet.) — *Indemnité réclamée à raison de l'abaissement du sol d'une route. — Rejet par le motif que l'abaissement n'a pas eu pour effet d'augmenter les difficultés auxquelles, dans l'état antérieur des lieux, la propriété était soumise pour avoir accès sur la route, de manière à ce qu'il en résulte un dommage direct.*

En 1843, le sieur Brunet, propriétaire d'un terrain sans issue sur la route nationale n° 127, de Montauban à Bordeaux, dans la côte dite de Rouquet, demanda et obtint, sous diverses conditions de détail, l'autorisation d'établir un mur avec portail. Au lieu de suivre les prescriptions de l'arrêté d'autorisation, le sieur Brunet abattit le haut du talus extérieur du fossé de la route, et établit ainsi une rampe qui empiétait à la fois sur le fossé et même sur l'accotement. Il ne fut pas dressé procès-verbal de la contravention, parce que l'on était alors sur le point d'entreprendre l'adoucissement de la côte.

Ce travail terminé, le sieur Brunet fit exécuter divers travaux pour rétablir la communication de sa maison avec la route, mais ne parvenant pas à la rendre commode, parce que la disposition des lieux s'y opposait, il a cru pouvoir attaquer l'administration comme responsable de la gêne qu'il éprouvait, parce qu'elle avait abaissé la route.

Le conseil de préfecture, nonobstant les observations des ingénieurs, a prescrit une expertise pour évaluer le dommage causé au sieur Brunet. Sa décision est fondée, entre autres motifs, sur ce que, antérieurement aux travaux exécutés par l'administration, la maison du sieur Brunet était accessible aux voitures, et que l'abaissement de la route l'a rendue presque inabordable, si ce n'est aux piétons, et qu'ainsi un dommage direct et matériel lui a été causé.

Le ministre des travaux publics s'est pourvu au conseil d'état contre cet arrêté. Il a fondé son recours sur cette considération qu'avant 1843 le terrain du sieur Brunet n'avait pas d'accès sur la route, que la contravention commise par lui à cette époque n'avait pu lui créer de droits, et que d'ailleurs il n'y avait pas eu dommage.

Le conseil d'état a prononcé dans le sens de ces observations :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu le rapport présenté par le ministre des travaux publics, ten-

dant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté du conseil de préfecture de Lot-et-Garonne, en date du 18 mai 1849, qui a nommé trois experts à l'effet d'estimer l'indemnité due au sieur Brunet-Andrieux, à raison du dommage qui a été causé à sa propriété par suite des travaux exécutés par l'administration des ponts et chaussées pour l'adoucissement de la côte de Rouquet, route nationale n° 127, de Montauban à Bordeaux ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux exécutés pour l'adoucissement de la côte de Rouquet, sur la route nationale dont il s'agit, n'ont pas eu pour effet d'augmenter les difficultés auxquelles, dans l'état antérieur des lieux, la propriété du sieur Brunet-Andrieux était soumise pour avoir accès sur la route, de manière à ce qu'il en résultât un dommage pour cette propriété ;

Que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a reconnu qu'une indemnité était due au sieur Brunet-Andrieux, et a ordonné une expertise pour fixer le chiffre de cette indemnité ;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de Lot-et-Garonne, en date du 18 mai 1849, est annulé.

(N° 34)

[8 mars 1851.]

Indemnités ; dommages ; dette de l'état ; prescription quinquennale. — (Rivron). — L'administration n'est pas recevable, en se fondant sur ce qu'un dommage remonterait à plus de cinq ans et sur ce que le droit à indemnité se trouverait prescrit par application de la loi du 29 janvier 1831, à attaquer devant le conseil d'état un arrêté du conseil de préfecture qui alloue une indemnité de dommage à un propriétaire lésé. — Ledit arrêté ne fait pas obstacle à ce que le ministre oppose l'exception de déchéance à l'indemnitaire, sauf le recours de ce dernier.

Le sieur Rivron, propriétaire d'une maison sise dans la traverse du Lion-d'Angers (Maine-et-Loire), route nationale, n° 162, d'Angers à Caen, a réclamé pour la première fois en 1842, une indemnité pour dommage causé à sa propriété en 1827 et 1828, par suite de la construction d'un pont sur

l'Oudon et du raccordement de la route aux abords. Les ingénieurs lui ayant offert une somme de 400 francs, il l'a refusée. Sur une nouvelle demande en 1848, nouvelle offre de 400 francs. Le conseil de préfecture, saisi de la réclamation, a, par arrêté du 21 janvier 1850, rendu après expertise contradictoire, condamné l'état à payer 600 francs au sieur Rivron.

Le ministre des travaux publics s'est pourvu contre cet arrêté et a invoqué l'art 9 de la loi du 29 janvier 1831, qui déclare prescrites et éteintes au profit de l'état toutes les créances qui n'ont pas été liquidées dans un délai de cinq ans, à partir de l'exercice auquel elles appartiennent.

Le conseil d'état a prononcé en ces termes :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu le pourvoi formé par le ministre des travaux publics, tendant à l'annulation d'un arrêté du conseil de préfecture de Maine-et-Loire, en date du 21 janvier 1850, qui, en allouant au sieur Rivron une indemnité pour dommage causé à sa propriété par les travaux de construction d'un pont sur l'Oudon, et de raccordement de la route aux abords, aurait violé l'article 9 de la loi du 29 janvier 1831 ;

Vu la loi du 29 janvier 1831 ;

Considérant que l'arrêté attaqué ne fait pas obstacle à ce que le ministre des travaux publics, s'il s'y croit fondé, oppose au sieur Rivron, sauf le recours du droit ouvert à ce dernier, la déchéance qui résulterait de l'article 9 de la loi du 29 janvier 1831 ;

Art. 1er. Le pourvoi du ministre des travaux publics est rejeté.

(N° 35)

[22 mars 1851.]

Moulins et usines; clause de suppression sans indemnité. — (Noé, Suterre et consorts.) — *Les propriétaires d'usines réglementées sous la condition d'usage : que les avantages conférés au permissionnaire pourront lui être retirés sans indemnité, si l'utilité publique l'exige, ne sont pas recevables à demander, par la voie contentieuse, l'addition dans l'ordonnance réglementaire d'une réserve relative aux droits antérieurs qui pourraient exister à*

leur profit. — La clause révocatoire dont il s'agit ne porte d'ailleurs aucune atteinte à ces droits (*).

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la requête et le mémoire ampliatif présentés pour 1° le sieur François-Louis Noé, propriétaire et meunier du moulin de Morcourt (*suivent les noms de dix autres propriétaires de moulins*); tendant à ce qu'il plaise au conseil les recevoir opposants, par la voie contentieuse, à une ordonnance royale du 29 mars 1847, qui, en réglant le régime des eaux de leurs usines situées sur la Somme, dans l'arrondissement de Saint-Quentin, a disposé « que les permissionnaires ou leurs ayants cause ne pourraient prétendre aucune indemnité ni dédommagement si, à quelque époque que ce soit, l'administration, dans l'intérêt de la navigation, du commerce ou de l'industrie, jugeait convenable de faire des dispositions qui les privassent en tout ou en partie des avantages résultant de ladite ordonnance, et que, dans ce cas, ils seraient tenus de détruire à leurs frais, à la première réquisition, les ouvrages qu'ils auraient exécutés en vertu de cette autorisation; » réformant ladite ordonnance, déclarer que l'effet de cette clause est limité aux avantages nouveaux pouvant résulter de l'ordonnance réglementaire, et réserver tous les droits antérieurs, notamment ceux résultant pour les usines des requérants de ventes nationales ou de la date de leur construction;

Vu les lois des 12-20 août 1790 et 28 septembre-6 octobre 1791, et l'arrêté du directoire exécutif du 19 ventôse an VI;

Considérant que l'article 26 de l'ordonnance du 29 mars 1847 dispose uniquement pour le cas où l'administration, dans l'intérêt de la navigation, du commerce ou de l'industrie, jugerait convenable de retirer aux permissionnaires ou à leur ayants cause tout ou partie des avantages résultant de ladite ordonnance, et que les requérants ne sont pas recevables à demander, par la voie contentieuse, l'addition d'une réserve relative aux droits antérieurs qui pourraient exister à leur profit (1);

(*) Ordonnances des 6 février 1846, *Brissac*; 26 novembre 1846, *Courtès-Bringon*; 15 décembre 1846, *Jouvin*; 30 janvier 1847, *Lambot de Fougères*; 27 mai 1847, *Vittecoq*; 6 mai 1843, *Houdelière*, 2ᵉ série, t. VI, p. 184; t. VII, pp. 2. 50, 112. 302; t. VIII, p. 312.

(1) Le ministre faisait observer que le pourvoi était sans cause et sans intérêt, attendu que la clause attaquée laissait de côté, sans s'en occuper, les droits antérieurs, s'il en existait, et ne s'occupait que des avantages tirés du

Art. 1er. La requête des sieurs Louis Noé, Suterre et autres ci-dessus dénommés est rejetée.

(N° 36)

[22 mars 1851.]

Canaux; impôt des mutations. — Les canaux de navigation, ceux mêmes qui ont été concédés à perpétuité, ont le caractère de biens dépendants du domaine public. — Dès lors ils ne sont pas assujettis à la taxe représentative des droits de transmission entre vifs et par décès, qui a été établie par la loi du 20 *février* 1849, *sur les biens dits de main-morte. — La matière est assimilée à celle des contributions directes; en conséquence* 1° *les recours contre les arrêtés des conseils de préfecture et les défenses auxdits recours peuvent être présentés et instruits sans frais* (1re espèce); 2° *les demandes en décharge doivent, à peine de déchéance, être présentées dans les trois mois de la publication des rôles* (3e espèce).

L'application de l'impôt créé par la loi du 20 février 1849 sur les biens de mainmorte, aux canaux et à leurs dépendances, a donné lieu à des difficultés semblables à celles qui ont été tranchées, à l'égard des chemins de fer, par la décision du conseil d'état du 8 février 1851, rapportée ci-dessus p. 54.

Le ministre des finances a soutenu que la taxe créée par cette loi était applicable aux canaux.

Le ministre des travaux publics a émis une opinion contraire. « Les canaux, a-t-il dit, ainsi que les chemins de fer, ne sont pas susceptibles de propriété privée, et à ce titre ils ne peuvent être soumis à la loi du 20 février 1849, cette loi n'ayant eu en vue que les immeubles qui sont dans le commerce. Si les concessions faites à des compagnies ont été l'objet de spéculations, ces spéculations ont eu pour cause, non la propriété incommutable d'un immeuble qui, par sa nature, fait partie du domaine public, mais la

---

règlement lui-même. Le ministre ajoutait que l'administration actuellement saisie d'une pétition des réclamants, à l'effet d'obtenir la révision de certaines dispositions de l'ordonnance du 20 mars 1847, était disposée à ajouter à la clause dont il s'agit les mots : *tous droits antérieurs réservés, s'il en existe.*

jouissance de certains droits sur ces immeubles, et notamment celle d'un droit de péage, jouissance éventuelle et conditionnelle puisqu'elle peut être retirée aux compagnies, en cas d'inexécution des clauses du cahier des charges de leur concession.

Le conseil d'état a statué conformément à ces observations :

1re ESPÈCE. — (Compagnie du canal du Midi.)

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu le pourvoi formé par le ministre des finances, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté du conseil de préfecture de la Haute-Garonne, en date du 27 août 1850, qui a accordé décharge à la compagnie du canal du Midi de cotisations s'élevant ensemble à 3 285f.64, auxquelles elle a été imposée en 1849 pour taxe de biens de mainmorte dans dix-sept communes de ce département;

Vu le mémoire en défense présenté pour la compagnie du canal du Midi, tendant à ce qu'il plaise au conseil déclarer le ministre des finances purement et simplement non recevable en sa demande, et le condamner aux dépens;

Vu les lois des 20 février 1849 et 21 avril 1832, l'article 538 du Code civil, la loi du 5 floréal an XI, et le décret du 10 mars 1810, concernant la propriété et l'administration du canal du Midi;

Sans qu'il soit besoin d'examiner si la compagnie du canal du Midi constitue une société anonyme ou un établissement public;

Considérant que le canal du Midi, quels que soient les termes dans lesquels la concession en a été faite à ladite compagnie ou à ses auteurs, est affecté à un service public et perpétuel de navigation, à raison et par suite duquel il a le caractère d'un bien dépendant du domaine public;

Qu'ainsi, encore bien qu'il soit soumis à la contribution foncière, en vertu de la loi du 5 floréal an XI, il ne rentre pas dans la catégorie des immeubles appartenant aux établissements ou personnes civiles, désignés par la loi du 20 février 1849, et qui sont, à ce titre, passibles de la taxe représentative des droits de transmission entre-vifs et par décès établie par ladite loi;

En ce qui touche les dépens :

Considérant qu'aux termes de l'article 2 de la loi du 20 février 1849, les formes prescrites pour l'assiette et le recouvrement de la contribution foncière sont applicables à la taxe nouvelle dont il s'agit, et que, d'après l'article 30 de la loi du 21 avril 1832, les re-

cours contre les arrêtés des conseils de préfecture, en matière de contributions directes, peuvent être instruits sans frais;

Art. 1er. Le pourvoi du ministre des finances est rejeté.

2. Le surplus des conclusions de la compagnie du canal du Midi est rejeté.

Trois décisions, motivées comme la précédente, ont annulé un pareil nombre d'arrêtés du conseil de préfecture du Tarn qui avaient rejeté les demandes de la compagnie du canal du Midi, tendant à être déchargée de la taxe des biens de mainmorte à laquelle elle avait été soumise dans diverses communes. Deux autres décisions, rendues à la même date à l'égard du canal de Briare, sont conçues dans les mêmes termes que celle qu'on vient de lire, sauf la variante suivante dans les visas : *Vu les lettres patentes de septembre* 1638 *portant cession du canal de Briare aux sieurs Boutherout et Guyon, ensemble le règlement adopté pour l'association des propriétaires dudit canal.* Enfin deux décisions semblables, visant le décret du 16 mars 1810, sont intervenues le même jour à l'égard de la compagnie des canaux d'Orléans et du Loing.

2e ESPÈCE. — (Compagnie des canaux de Beaucaire à Aigues-Mortes, et de la Radelle à l'étang de Mauguio.)

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu le pourvoi formé par le ministre des finances tendant à ce qu'il plaise au conseil d'état annuler un arrêté du conseil de préfecture du Gard, du 8 mars 1850, qui a accordé à la compagnie des canaux de Beaucaire à Aigues-Mortes, et de la Radelle à l'étang de Mauguio, décharge des taxes montant ensemble à 3 842f.62, auxquelles elle avait été imposée pour 1849, par application de la loi du 20 février 1849, sur lesdits canaux, contre-canaux, francs-bords et leurs dépendances dans les communes de Beaucaire, Fourques, etc.;

Vu la loi du 20 février 1849;

Vu l'article 538 du Code civil;

Vu la loi du 5 floréal an XI;

Vu la loi du 25 ventôse an IX, autorisant le gouvernement à traiter pour l'achèvement des canaux d'Aigues-Mortes et de la Radelle, ensemble le traité passé le 27 floréal an IX, en exécution de ladite loi, entre le conseiller d'état chargé des ponts et chaussées et canaux, et le sieur Perrochel, stipulant tant pour lui que pour sa compagnie, ledit traité approuvé par un arrêté des consuls du 17 prairial suivant;

Vu le décret du 27 octobre 1808, portant autorisation de la société anonyme formée pour l'entreprise des canaux ci-dessus désignés;

Considérant que la taxe représentative des droits de transmission entre-vifs et par décès, qui a été créée par la loi du 20 février 1849, ne porte que sur les biens immeubles, passibles de la contribution foncière, qui appartiennent aux établissements ou personnes civiles mentionnés en l'article 1er de cette loi;

Considérant que si le canal de Beaucaire à Aigues-Mortes et ses dépendances constituent des immeubles assujettis à la contribution foncière, en exécution de la loi du 5 floréal an XI, ledit canal n'appartient pas à la compagnie à laquelle l'exploitation temporaire en a été concédée, mais fait partie du domaine public;

Que, dès lors, si les immeubles appartenant à cette compagnie sont passibles de la taxe établie par la loi précitée du 20 février 1849, ladite taxe ne saurait être assise, comme l'avait été celle qui fait l'objet du pourvoi, sur le canal lui-même et sur celles de ses dépendances, qui font, avec lui, partie du domaine public;

Qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture du Gard en a déchargé la compagnie ci-dessus désignée;

Art. 1er. Le pourvoi du ministre des finances est rejeté.

Autre décision semblable du même jour à l'égard de la même compagnie.

Deux autres décisions pareilles en ce qui concerne la compagnie du canal du Rhône au Rhin. Ces dernières visent la loi du 5 août 1821, et la convention du 25 avril précédent annexée à ladite loi; l'ordonnance du 19 octobre 1821 portant autorisation de la société anonyme, formée à Paris, sous la dénomination de compagnie du canal de *Monsieur*, et celle du 19 juillet 1832, qui a substitué à cette dénomination celle de compagnie du canal du Rhône au Rhin.

3e ESPÈCE. — (Compagnie du canal du Midi.)

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu les lois des 20 février 1849, 21 avril 1832 et 4 août 1844;

Considérant que, aux termes de l'article 2 de la loi du 20 février 1849, les formes prescrites pour l'assiette et le recouvrement de la contribution foncière sont applicables à la taxe nouvelle établie par ladite loi;

Considérant que, aux termes de l'article 8 de la loi du 4 août 1844, toute demande en décharge ou en réduction de contributions directes doit être présentée dans les trois mois de la publication des rôles;

Qu'il résulte de l'instruction, et qu'il n'est pas contesté que les rôles relatifs à la taxe des biens de mainmorte dans le département de l'Aude, pour l'année 1849, ont été publiés avant le 21 juin;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la réclamation de la

compagnie du canal du Midi contre les taxes de cette nature auxquelles elle a été imposée pour ladite année, dans diverses communes de ce département, n'a été présentée que le 31 octobre;

Que, dès lors, c'est avec raison que ladite réclamation a été rejetée pour cause de déchéance;

Art. 1er. La requête de la compagnie du canal du Midi est rejetée.

(N° 37)

[27 mars 1851.]

Règlement d'administration publique relatif aux commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative des chemins de fer.

Au nom du peuple français,

Le président de la République,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu la loi du 15 juillet 1845, relative à la police et à la surveillance de schemins de fer en exploitation;

Vu l'arrêté du chef du pouvoir exécutif, du 29 juillet 1848, portant institution de commissaires et de sous-commissaires de surveillance administrative, chargés d'assurer, sous la direction des ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, l'exécution des règlements sur la police et l'exploitation des chemins de fer;

Vu la loi du 27 février 1850, qui attribue au ministre des travaux publics la nomination des commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative des chemins de fer, qui confère à ces agents les pouvoirs d'officiers de police judiciaire, et décide (article 2) qu'un règlement d'administration publique déterminera les conditions et le mode de nomination et d'avancement de ces agents;

Vu la loi du 5 juillet 1850 sur l'admission et l'avancement dans les fonctions publiques;

Le conseil d'état entendu,

Décrète:

Art. 1er. Les commissaires de surveillance administrative des chemins de fer sont répartis en trois classes.

Les sous-commissaires forment une seule classe.

Les traitements sont fixés ainsi qu'il suit :

Commissaire de 1re classe.	3000 fr.
Commissaire de 2e classe.	2500
Commissaire de 3e classe.	2000
Sous-commissaire.	1500

2. Nul ne peut être nommé sous-commissaire s'il n'est Français, âgé de vingt-cinq ans au moins, et s'il n'a été porté sur une liste d'admissibilité, dressée conformément aux dispositions des articles ci-après.

3. Des commissions d'examen pour l'admissibilité à l'emploi de sous-commissaire siégent aux lieux et aux époques qui seront déterminés, suivant les besoins du service, par arrêté du ministre des travaux publics, inséré au *Moniteur*, un mois, au moins, avant le jour fixé pour l'ouverture des examens.

4. Chaque commission d'examen pour l'admissibilité à l'emploi de sous-commissaire est composée de cinq membres : un conseiller de préfecture désigné par le préfet ; le procureur de la République ou un substitut désigné par lui, trois ingénieurs des corps des ponts et chaussées ou des mines désignés par le ministre des travaux publics.

5. Les candidats sont tenus de se faire inscrire, avant le jour de l'ouverture des examens, à la préfecture du département où se réunit la commission ; ils doivent produire : 1° leur acte de naissance ; 2° toutes les attestations propres à établir leurs antécédents et leur moralité.

6. Les examens sont publics.

7. Les candidats sont soumis à des épreuves écrites et à des examens oraux.

Les épreuves écrites ont pour objet de constater qu'ils ont une écriture nette et lisible et que leur orthographe est correcte : elles consistent, en outre, en rédaction d'états, tableaux, avis, lettres, procès-verbaux ou rapports sur affaires de service.

Les examens oraux portent sur l'arithmétique et le système légal des poids et mesures, les éléments de la comptabilité, la législation qui régit les chemins de fer, des notions de droit pénal et d'instruction criminelle.

8. La commission dresse, par ordre de mérite, la liste des candidats admissibles.

Cette liste est transmise au ministre des travaux publics avec le procès-verbal de l'examen, l'avis des examinateurs, les compositions écrites et les attestations produites.

9. Le tiers du nombre des emplois de sous-commissaire auxquels

il est pourvu chaque année est réservé aux anciens officiers et sous-officiers de terre et de mer, libérés du service ou retraités, qui satisferont, d'ailleurs, aux conditions de l'examen prescrit par les articles précédents.

10. Les commissaires de 1re et de 2e classe sont choisis parmi les commissaires de la classe immédiatement inférieure. Les commissaires de 3e classe sont choisis parmi les sous-commissaires.

Aucun avancement de grade ou de classe ne peut avoir lieu qu'après deux années, au moins, passées dans le grade ou la classe immédiatement inférieure. Il ne peut être dérogé à cette règle qu'à défaut de candidats satisfaisant à la condition d'ancienneté ci-dessus énoncée.

11. La proportion entre les emplois de chaque classe de commissaires et les emplois de sous-commissaires est établie de la manière ci-après :

1er grade.	Commissaires de 1re classe. . . .	1/8 du cadre total.
	Commissaires de 2e classe. . . .	2/8
	Commissaires de 3e classe. . . .	3/8
2e grade.	Sous-commissaires.	2/8

12. La révocation ne peut être prononcée qu'après que le commissaire ou le sous-commissaire aura été admis à fournir ses explications.

13. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 38)

[27 mars 1851.]

Chemins ruraux ; classement ; question de propriété et de possession ; conflit. — (Delert c. la commune de Couze). — *L'arrêté préfectoral portant homologation de l'état de classement des chemins ruraux d'une commune n'a pas pour effet d'attribuer au domaine public communal la propriété ou la possession du sol desdits chemins. — En conséquence, ledit arrêté ne fait pas obstacle à ce que les particuliers fassent valoir devant l'autorité judiciaire leurs droits à la propriété et à la possession du sol desdits chemins.*

L'état de classement des chemins ruraux de la commune de Couze, a, -

prouvé le 3 avril 1850 par le préfet de la Dordogne, a compris au nombre de ces voies de communication un chemin qui, partant du hameau de la Rouzigue, se rend au port de Couze en traversant le ruisseau dit de la Couze, sur une passerelle placée contre une usine appartenant au sieur Delert.

Postérieurement à cet acte administratif, le sieur Delert, prétendant que ladite passerelle avait pour unique destination la desserte et l'exploitation de son moulin, y a intercepté le passage par une barrière.

Un procès-verbal dressé par le maire de Couze, le 29 avril, a constaté que le sieur Delert avait mis obstacle à la circulation sur un chemin rural. Cité à raison de ce fait devant le tribunal de simple police de Lalinde, le sieur Delert a assigné de son côté le maire de Couze devant le juge de paix de Lalinde, en maintenue possessoire.

Le 28 juin suivant, il fut statué sur cette double action. Le tribunal de simple police condamna le sieur Delert à 1 franc d'amende, et le tribunal de paix le déclara non recevable dans son action possessoire, attendu la précarité de sa possession et l'imprescriptibilité du chemin.

Appel ayant été interjeté par le sieur Delert de ce dernier jugement devant le tribunal civil de Bergerac, le préfet a présenté, le 28 septembre, un déclinatoire qui a été rejeté par un jugement du 21 janvier 1851, ainsi motivé :

« Attendu que le tribunal est saisi, par appel, d'une action formée par un particulier contre la commune de Couze, devant M. le juge de paix de Lalinde, par exploit du 28 mai 1850, et ayant pour objet de le faire maintenir dans la possession plus qu'annale qu'il prétend avoir d'un chemin classé comme rural par arrêté de M. le préfet du 3 avril 1850;

» Attendu qu'en principe, les questions de propriété et de possession sont essentiellement de la compétence de l'autorité judiciaire; qu'en particulier, les complaintes et actions possessoires sont attribuées aux juges de paix, et, sur l'appel, aux tribunaux de première instance, par l'article 6 de la loi du 25 mai 1838 (cour de cass., 4 novembre 1846, Dalloz, 48. 1. 54); que la connaissance d'une action de cette nature en soi ne saurait être revendiquée par M. le préfet; que, pour statuer sur une pareille action, le tribunal devra nécessairement examiner si le demandeur remplit toutes les conditions exigées par la loi, vérifier notamment si l'objet litigieux n'est pas insusceptible d'une possession utile, et, en cas d'affirmative commandée par tel ou tel motif, rejeter l'action du demandeur; mais que cette appréciation même et ce rejet, qui semblent provoquer les observations du mémoire, constituent l'exercice réel de la juridiction, supposent invinciblement la compétence;

» Attendu que si, dans le cours du débat, l'une des parties sollicitait le tribunal d'apprécier la régularité, le bien-être dans la forme ou au fond d'un acte administratif, l'autorité judiciaire pourrait être tenue de se déclarer incompétente; mais qu'il en est tout autrement lorsqu'un acte administratif étant produit, son maintien ou son rapport ne sont nullement en question, et qu'il s'agit uniquement, comme cela paraît devoir être dans l'espèce, de rechercher et d'appliquer, d'après la législation en vigueur, les effets juridiques de l'arrêté sur la possession ou la propriété en litige; que ce ne sera pas empiéter sur le pouvoir administratif que d'examiner, par exemple, si l'arrêté de classement d'un chemin comme rural forme un titre de propriété pour

la commune, qui mette obstacle à la revendication par un tiers, soit de la propriété, soit de la possession antérieure au classement. (Foucard, *Eléments de droit administratif*, tome II, n° 1209 et suiv.; Curasson, *Traité des actions possessoires*, p. 200); que les tribunaux sont appelés fréquemment à se livrer à des appréciations de ce genre, et que cette pratique est sanctionnée par la jurisprudence de la cour de cassation et du conseil d'état (pour ne citer que les arrêts les plus récents : cour de cass., 1er mars 1849; Dalloz, 49. 1. 160; argum. d'un arrêt du conseil d'état du 11 avril 1848, *Richard*); qu'ainsi il est de jurisprudence incontestée que, lorsqu'un prévenu de contravention sur un chemin classé comme rural élève la question préjudicielle de propriété, le juge de simple police doit surseoir à statuer jusqu'à la décision des tribunaux civils; que, loin de refuser à l'autorité judiciaire le droit de statuer sur les questions de propriété ou de possession qui naissent à propos d'un chemin rural, quoique classé, la circulaire ministérielle du 16 novembre 1839, invoquée par M. le préfet, le lui reconnaît virtuellement ; qu'après avoir recommandé aux préfets de ne classer qu'après la décision des tribunaux civils les chemins ruraux sur la propriété desquels il y aurait des réclamations de la part d'un particulier, la circulaire fait remarquer qu'il y a *de notables différences* entre les effets du classement des chemins vicinaux et ceux de l'arrêté de classement des chemins ruraux, puisque, par les premiers, l'arrêté lui-même transfère la propriété du sol à la commune; d'où il faut conclure que M. le ministre a entendu dire que l'arrêté relatif aux chemins ruraux ne décidait nullement les questions de propriété ou de possession antérieures, qu'il les laissait entières pour les tribunaux civils ; que c'est en ce sens que les auteurs et la jurisprudence ont entendu la circulaire (Foucard, *loc. cit.*, n° 1209 *in fine*, 1212; Curasson, p. 198)...

» Par ces motifs, le tribunal rejette le déclinatoire. »

Le 28 janvier, le préfet a élevé le conflit par un arrêté dont voici les motifs :

« Considérant que la circulaire ministérielle du 16 novembre 1839 énonce que les chemins *ruraux*, de même que les chemins vicinaux, sont des voies publiques appartenant aux communes, et indique aux préfets ce que, d'après l'avis donné par le conseil d'état et la législation existante, l'autorité administrative peut et doit faire à l'égard des chemins ruraux;

» Considérant que les chemins ruraux de la commune de Couze ont été classés conformément à la circulaire précitée, et qu'en confirmant ce classement par son arrêté du 3 avril 1850, le préfet a imprimé à ces chemins le caractère public que l'instruction ministérielle a voulu leur assurer, quoiqu'ils ne fussent pas revêtus de la dénomination de chemins vicinaux; que cette opération, précédée de toute la publicité désirable, a eu lieu sans qu'il soit intervenu aucune espèce d'opposition, pas même de la part du sieur Delert, quoiqu'il habite la commune de Couze;

» Considérant qu'afin de profiter des avantages administratifs qu'offre la circulaire ministérielle déjà citée, la commune de Couze, comme presque toutes les autres communes du département, a voulu, en revisant les anciens classements de ses voies communales, diminuer, dans son ressort, le nombre trop considérable des chemins vicinaux, dont l'entretien est obligatoire pour

elle, et faire passer plusieurs de ces chemins dans la catégorie des chemins ruraux, et que celui de la Rousigue à la route n° 12 se trouve de ce nombre; que ce passage n'a porté atteinte ni au caractère de publicité de ces derniers, ni au droit de propriété que la commune a sur eux;

» Considérant que la législation et la jurisprudence ayant consacré en principe que les chemins *ruraux*, aussi bien que les chemins *vicinaux*, sont des voies publiques et des propriétés communales, il en résulte, ainsi que le rappelle ladite circulaire ministérielle, que les tableaux des chemins *ruraux*, de même que ceux des chemins vicinaux régulièrement approuvés, *font titre pour les communes;* qu'il suit de là qu'un chemin légalement déclaré *public*, *vicinal* ou *rural*, par l'autorité administrative, ne peut être revendiqué par un particulier, et que celui-ci ne saurait être reconnu avoir légitimement la possession annale d'un chemin qui, placé dans de telles conditions, échappe à l'action possessoire et forme une dépendance du domaine public, aux termes des articles 538 et 2226 du Code civil; que tout au plus, en pareil cas, un particulier serait fondé à demander une indemnité à la commune, s'il était reconnu par les tribunaux que le terrain compris dans le chemin lui appartenait avant le classement, mais que, dans aucun cas, il ne pourrait, après ce classement, être mis en possession de ce chemin, ni y interrompre le passage public en aucune façon;

» Considérant enfin que le chemin en litige, dit de la Rousigue à la route n° 12, étant évidemment un chemin public, en vertu du tableau de classement qui l'a compris, sous le n° 34, au nombre des chemins *ruraux* de la commune de Couze, le tribunal civil de Bergerac n'a pas à statuer sur l'action possessoire intentée par le sieur Delert, et déjà rejetée par le tribunal de paix de Lalinde; qu'en s'arrogeant le droit de prononcer sur cette action, le tribunal tendrait à entraver ou à paralyser l'exécution de l'acte administratif qui a déclaré chemin *rural* et *public* celui de la Rousigue à la route n° 12; que ce tribunal violerait ainsi la loi du 16 fructidor an III, et franchirait les limites établies entre l'autorité administrative et l'autorité judiciaire; que cet acte administratif est un titre qui doit conserver toute sa force tant qu'il n'aura pas été annulé par l'autorité supérieure compétente, auprès de laquelle le sieur Delert aurait dû se pourvoir d'abord, au lieu de s'adresser aux tribunaux ordinaires. »

Le ministre de l'intérieur a présenté sur ce conflit les observations suivantes :

« Les motifs invoqués par M. le préfet à l'appui de son arrêté ne me paraissent pas susceptibles d'être pris en considération, et je pense que, dans l'espèce, il n'y avait pas lieu d'élever le conflit. Il n'est pas possible, en effet, dans le silence de la loi, d'appliquer aux chemins ruraux la législation spéciale aux chemins vicinaux, et de soutenir que l'inscription d'un chemin au tableau des chemins ruraux résout le droit de propriété en un droit à indemnité, comme le fait l'article 15 de la loi du 21 mai 1836 pour les chemins vicinaux. La cour de cassation a, par un arrêt du 1er mars 1849, rappelé les principes en cette matière et reconnu que le classement d'un chemin comme chemin rural public n'avait point pour effet légal d'en transférer la propriété au domaine public communal. D'un autre côté, sa jurisprudence (arrêt du

13 novembre 1849) et celle du conseil d'état (décision du 19 janvier 1850, *Dubourguet*) s'accordent en ce point, que les actes administratifs dont les chemins ruraux sont l'objet ne font pas obstacle aux actions relatives, non-seulement à la propriété du sol, mais encore à la possession.

» Il n'est donc pas douteux que les chemins de cette espèce restent soumis au droit commun, et l'arrêté préfectoral qui déclare un chemin rural ne peut faire obstacle aux droits de propriété d'un particulier et l'empêcher de se faire maintenir en possession, s'il peut prouver que sa possession a tous les caractères requis par la loi. L'inscription d'un chemin au tableau des chemins ruraux ne fait titre pour la commune qu'autant qu'il n'existe pas de réclamation. Mais, du moment qu'il s'élève des contestations sur la propriété, il est nécessaire qu'elles soient préalablement vidées, et ce n'est que dans le cas où la commune serait reconnue propriétaire que le chemin pourrait être maintenu définitivement au nombre de ses voies publiques.

» Dans l'espèce, la revendication de la connaissance de l'affaire, faite par le préfet de la Dordogne au profit de l'autorité administrative, n'a donc aucun but. Il n'y a ici aucun acte administratif à interpréter ou à apprécier, puisque l'arrêté préfectoral qui déclare le chemin rural ne donne aucun droit véritable à la commune et n'a point pour effet de lui en transférer la propriété. Le tribunal civil de Bergerac a donc été valablement saisi de la contestation existant entre la commune de Couze et le sieur Delert au sujet de la possession du chemin dont il s'agit, et j'estime qu'il y a lieu de prononcer l'annulation de l'arrêté de conflit pris par M. le préfet de la Dordogne le 28 janvier 1851. »

Au nom du peuple français,

Le tribunal des conflits,

Vu l'article 89 de la constitution de 1848;

Vu les lois des 3 mars 1849 et 4 février 1850;

Vu les ordonnances du 1er juin 1828 et du 12 mars 1831;

Vu la loi du 21 mai 1836 et l'article 6 de la loi du 25 mai 1838;

Considérant que l'action possessoire intentée par Pierre Delert portait, non sur un chemin vicinal reconnu et maintenu comme tel, auquel les articles 10 et 15 de la loi du 21 mai 1836 auraient été applicables, mais sur un chemin compris seulement dans l'état arrêté par le préfet des chemins ruraux de la commune de Couze;

Considérant que cet arrêté n'a pas eu pour effet légal d'attribuer au domaine public communal la propriété ou la possession de l'objet litigieux, et ne fait pas obstacle à ce que les parties intéressées fassent valoir leurs droits devant l'autorité judiciaire; que, dès lors, il appartient à cette autorité de connaître de l'action possessoire intentée par Pierre Delert contre le maire de la commune de Couze;

Art. 1er. L'arrêté de conflit ci-dessus visé est annulé.

(N° 39)

[29 mars 1851.]

Moulins et usines ; rivières navigables ; suppression ; indemnité ; compétence ; question préjudicielle. — Expropriation amiable ; droits du fermier ; compétence. — (Chevalier et Truchon.) — *En matière de suppression d'usine par suite de travaux publics, le droit de l'usinier à une indemnité est subordonné à la preuve de la légalité de l'existence de son usine. — Pour les usines situées sur les rivières navigables ou flottables, cette preuve résulte d'une existence antérieure à 1566, ou d'une vente nationale portant affectation spéciale d'une force motrice déterminée* (*). *— Sursis accordé aux réclamants pour établir dans un supplément d'instruction l'origine de l'usine supprimée et l'importance du préjudice que ladite suppression a pu leur occasionner. — L'autorité administrative est compétente pour régler les indemnités dues pour la diminution ou la suppression de la force motrice des usines situées sur les rivières navigables et flottables* (**) ; *mais il ne lui appartient pas de statuer sur les indemnités d'expropriation qui se rattachent à ladite suppression. — La cession volontaire, par un propriétaire à l'état, d'un immeuble dont l'expropriation a été régulièrement déclarée, ne dispense pas l'administration de remplir les formalités de la loi du 3 mai 1841 à l'égard des locataires qui ne consentent pas à une résiliation amiable* (***).

Les travaux de perfectionnement de la navigation du Cher, entre Saint-Aignan et Tours, ont nécessité, en 1844, la suppression des moulins de Montrichard, appartenant aux époux Minier et affermés par ces derniers aux sieurs Chevalier et Truchon, pour douze années, expirant le 24 juin 1848.

(*) Ordonnances des 16 mars 1842, *Baraigne* ; 12 février 1846, *Poullet* ; 20 mars 1846, *de Boisset* ; 5 juin 1846, *de Montebello*, et 3 décembre 1846, *Peyrouse* ; 2ᵉ série, t. II, p. 130 ; t. VI, pp. 196, 243 et 357 ; t. VII, p. 18.

(**) *Voir* l'ordonnance sur conflit du 17 décembre 1847, *héritiers Pinon*, et les décisions rappelées en note, 2ᵉ série, t. VIII, p. 33.

(***) Arrêts du 18 août 1849, *Mouth et Mevoulhon*, et du 19 janvier 1850, *Nouvellet*, 2ᵉ série, t. IX, p. 467 ; t. X, p. 474.

Cette suppression avait été précédée d'une déclaration portant qu'il y avait lieu de procéder à l'expropriation desdits moulins, et d'un acte de vente réglant les conditions de la cession amiable consentie par les propriétaires.

Les fermiers, mis en demeure par arrêté du préfet d'évacuer les moulins, saisirent le conseil de préfecture d'une demande en règlement de l'indemnité à laquelle ils prétendaient avoir droit à raison de la privation de quatre années de jouissance que leur bail leur assurait.

Cette demande donna lieu à une expertise contradictoire et à une tierce expertise. L'expert des réclamants estima à 8 500 francs l'indemnité qui leur était due. L'expert de l'administration leur refusa toute indemnité en se fondant sur ce que, dans la prévision de la suppression depuis longtemps annoncée des moulins de Montrichard, les sieurs Chevalier et Truchon avaient acquis dès 1841 le moulin d'Angé, à 5 kilomètres en amont, pour y reporter leur industrie ; sur ce que les travaux de l'état avaient procuré à ce dernier moulin un accroissement de 0m.85 dans la hauteur de sa chute d'eau, postérieurement à l'acquisition des sieurs Chevalier et Truchon ; que la plus-value qui en résultait était de beaucoup supérieure à l'indemnité qu'ils auraient reçue dans la règle ordinaire de leur propriétaire pour la résiliation de leur bail de Montrichard ; enfin sur ce que les réclamants n'ayant éprouvé aucun préjudice, il ne pouvait y avoir lieu à indemnité à leur profit. L'ingénieur en chef, directeur du canal de Berry, tiers expert, adopta l'avis de l'expert de l'administration. L'inspecteur et le directeur des contributions directes proposèrent, au contraire, d'allouer aux fermiers dépossédés, par application des articles 1744 et 1746 du Code civil, le tiers du prix du bail pour le temps qui restait à courir. Dans le cours de cette instruction, la question de savoir si les moulins supprimés jouissaient d'une existence légale ne fut pas soulevée.

Le conseil de préfecture, considérant qu'en droit ni en équité aucune indemnité n'était due, rejeta la demande des sieurs Chevalier et Truchon.

Ceux-ci se sont pourvus devant le conseil d'état contre l'arrêté du conseil de préfecture. Leur requête, dont les conclusions ont été combattues au fond par le ministre des travaux publics, a donné lieu à la décision suivante :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu les requête sommaire et ampliative présentées au nom des sieurs Chevalier et Truchon, anciens fermiers des grands moulins de Montrichard, tendant à ce qu'il plaise au conseil :

Annuler un arrêté du conseil de préfecture de Loir-et-Cher, en date du 23 juin 1848, lequel a refusé de leur allouer une indemnité pour la résiliation de leur bail, par suite de l'expropriation desdits moulins pour cause d'utilité publique ;

Ce faisant, dire et déclarer qu'une indemnité leur est due par l'état pour ladite résiliation et pour le préjudice qu'elle leur a causé, et la fixer à la somme totale de 25 000 francs ;

Subsidiairement, les admettre à établir par tous genres de preuves, et notamment par témoins, divers faits par eux articulés;

Et condamner l'état aux dépens;

Vu le mémoire par lequel les sieur Chevalier et Truchon concluent subsidiairement à ce que l'indemnité par eux réclamée soit fixée à raison de la perte de la clientèle attachée à leur moulin de Montrichard, conformément aux faits par eux articulés, dont ils demandent à faire la preuve, ainsi que des dépenses matérielles qu'ils ont eu à supporter par suite de la suppression du même moulin, et dont ils offrent également la preuve;

Vu l'article 1744 du Code civil, la loi du 3 mai 1841, celle du 28 pluviôse an VIII, l'ordonnance de 1669, la déclaration d'avril 1683, l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, la loi du 6 octobre 1791, l'arrêté du directoire exécutif du 19 ventôse an VI et la loi du 16 septembre 1807;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la dépossession subie par les sieurs Chevalier et Truchon, fermiers des Grands-Moulins de Montrichard, établis sur le Cher, rivière navigable, a eu pour double effet de les priver de la jouissance de la force motrice appartenant à l'usine, et des bâtiments, terres et prés compris également dans leur bail;

En ce qui touche la force motrice :

Considérant qu'aux termes des lois susvisées, l'administration a le droit de prescrire, sur les rivières navigables et flottables, toutes les mesures qu'elle juge utiles dans l'intérêt du service de la navigation, et que c'est à la juridiction administrative qu'il appartient de statuer sur les contestations relatives aux indemnités réclamées par les propriétaires ou fermiers des usines situées sur lesdites rivières, auxquels les mesures dont il s'agit seraient préjudiciables; mais que, dans tous les cas, il ne peut être dû d'indemnité qu'autant que l'origine des usines remonterait à une époque antérieure à 1566, ou que, par suite de vente nationale, il y aurait eu affectation spéciale auxdites usines d'une force motrice déterminée;

Considérant qu'aucune des pièces produites n'indique l'origine de l'usine dont il s'agit, et que l'instruction n'a pas porté sur le préjudice qui serait spécialement applicable à la suppression de la force motrice; que, dès lors, il y a lieu d'ordonner sur les deux points un supplément d'instruction;

En ce qui concerne les autres objets compris au bail :

Considérant qu'il a été régulièrement déclaré, conformément à la loi du 3 mai 1841, qu'il y avait lieu de les exproprier pour cause d'utilité publique, et que si, postérieurement, et par un acte de cession vo-

lontaire, l'administration a acheté lesdits immeubles sans être obligée d'accomplir, à l'égard des propriétaires, le surplus des formalités d'expropriation, cette circonstance ne saurait la dispenser d'accomplir lesdites formalités à l'égard des locataires qui ne consentaient pas à une résiliation amiable;

Art. 1er. L'arrêté du 23 juin 1848 est annulé, pour incompétence, dans celle de ses dispositions qui a statué sur l'indemnité réclamée par les sieurs Chevalier et Truchon à raison de la dépossession de tous les objets compris dans leur bail, autres que la force motrice de l'usine.

2. Il est accordé aux sieurs Chevalier et Truchon un délai de six mois, à l'effet: 1° d'établir par titres réguliers l'origine des Grands-Moulins de Montrichard; 2° et de fournir les justifications relatives au dommage que lesdits sieurs Chevalier et Truchon auraient éprouvé par la suppression de la force motrice susénoncée.

3. Les dépens sont réservés.

(N° 40)

[8 avril 1851.]

Chemins de fer. — Commissaires et sous-commissaires de surveillance administrative. — Envoi du règlement d'administration publique, en date du 27 mars 1851, qui détermine les conditions et le mode de nomination et d'avancement de ces agents.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le préfet, j'ai l'honneur de vous adresser copie d'un décret en date du 27 mars 1851, portant règlement d'administration publique sur les conditions et le mode de nomination et d'avancement des commissaires et des sous-commissaires de surveillance administrative des chemins de fer.

Ce règlement a été rendu en exécution de la loi du 27 février 1850, concernant les attributions d'officier de police judiciaire conférées aux commissaires et sous-commissaires, et de celle du 5 juillet de la même année sur l'admission et l'avancement dans les fonctions publiques.

Les dispositions qu'il renferme s'expliquent d'elles-mêmes, et je ne crois devoir entrer dans aucun détail à cet égard. Je ferai remarquer seulement que le règlement assujettit les candidats à subir un examen devant une commission spéciale.

Le personnel des commissaires et des sous-commissaires actuellement en exercice ne comporte, en ce moment, aucun accroissement. Il n'y a pas lieu dès lors de réunir, quant à présent, les commissions d'examen instituées par l'article 3 du règlement. Cet objet sera réglé par une décision ultérieure que j'aurai soin de porter à votre connaissance.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente, dont j'adresse une ampliation à MM. les ingénieurs.

Le ministre des travaux publics,
P. MAGNE.

(N° 41)

[17 juin 1851.]

Envoi d'un modèle de devis et d'instruction.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le préfet, j'ai l'honneur de vous adresser un devis général pour les plantations à effectuer sur les routes nationales, en exécution de la circulaire du 9 août 1850, ainsi qu'une instruction sur le même objet.

Je vais compléter ici cette instruction par quelques explications sur divers points traités dans la circulaire précitée, et qui ont soulevé des doutes dans l'esprit de plusieurs chefs de service.

D'après cette circulaire, toutes les fois que l'état plante lui-même sur le sol de ses routes, il ne doit pas user du droit que le décret du 16 décembre 1811 lui confère, d'exiger des riverains qu'ils fassent des plantations sur leurs propriétés; mais toutes les fois qu'il ne plante pas lui-même, soit parce que les routes n'ont pas 10 mètres, soit parce qu'elles sont dans une des circonstances particulières indiquées dans la circulaire, l'état peut exiger des riverains qu'ils effectuent les plantations.

On s'est demandé s'il suffit qu'une route soit au nombre de celles

que l'état se propose de planter lui-même pour que l'on doive renoncer dès aujourd'hui, sur cette route, à l'application des articles du décret de 1811 qui concernent l'*entretien* des plantations déjà existantes sur le sol riverain.

Cette question, monsieur le préfet, doit être résolue négativement. L'administration a décidé, *en principe*, qu'elle planterait les routes qui satisfont à certaines conditions qu'elle a définies. Mais l'exécution n'aura lieu que dans la limite des crédits que le budget permettra d'y consacrer, et exigera sans doute un temps considérable. En attendant, il n'est pas possible que les plantations régulières qui existent déjà le long de ces routes soient abandonnées; elles ne tarderaient pas à disparaître, si l'on cessait de tenir la main aux dispositions réglementaires qui se rapportent à leur entretien. Il faut donc que, jusqu'à l'époque où l'administration se trouvera en mesure d'effectuer la nouvelle plantation, les propriétaires riverains restent assujettis, en ce qui concerne l'ancienne plantation, à l'application du décret du 16 décembre 1811 (articles 93, 96, 97, 99, 101, 102 et 105).

Cependant, il peut arriver que l'administration soit amenée, dans quelques circonstances, à se départir de cette règle, lorsque, par exemple, elle aura la certitude de pouvoir affecter très-prochainement des fonds à la plantation d'une portion de route déjà bordée d'arbres. On pourra, dans ce cas, ne pas exiger l'exécution rigoureuse des règlements en ce qui touche l'abatage et le remplacement des arbres appartenant aux propriétaires riverains; mais on ne devra user de cette tolérance qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure.

D'un autre côté, lorsque les plantations aux frais de l'état devront se faire longtemps attendre, et que cependant les propriétaires attacheront beaucoup d'importance à s'affranchir immédiatement de la servitude qui pèse sur eux, ils en auront le moyen en offrant de supporter, au droit de leurs fonds respectifs, les frais de la nouvelle plantation, dont ils abandonneraient la propriété à l'état, ainsi que cela s'est déjà pratiqué dans un certain nombre de départements.

Quant aux riverains des routes que l'état ne se propose pas de planter lui-même, il doit être bien entendu qu'ils restent soumis à l'obligation d'entretenir les lignes d'arbres qui ont déjà été établies sur leurs terrains, en vertu du décret du 16 décembre 1811.

Il est également bien entendu, monsieur le préfet, que les mesures à prendre pour assurer l'entretien des anciennes plantations n'ont pas besoin d'être soumises à mon approbation; mais il en est autrement de celles qui auraient pour objet d'exiger des plantations nouvelles sur des routes ou portions de routes où le décret du 16 dé-

cembre 1811 n'a pas encore été mis à exécution. Là, non-seulement il est nécessaire (comme le prescrit l'article 91 de ce décret) qu'aucune disposition ne soit prise sans mon approbation préalable, mais, de plus, le projet d'arrêté préfectoral doit être accompagné, conformément à la circulaire du 9 août 1850, de tous les renseignements qui peuvent éclairer l'administration sur la nécessité de recourir à l'exercice de la servitude légale.

Il ne vous échappera pas que le modèle de devis et l'instruction ci-annexés ne s'appliquent qu'à l'établissement des plantations. J'aurai l'honneur de vous faire parvenir ultérieurement, ainsi qu'à MM. les ingénieurs, des instructions spéciales pour leur entretien.

Veuillez m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse une ampliation à MM. les ingénieurs en chef et d'arrondissement.

Le ministre des travaux publics,
P. MAGNE.

PONTS ET CHAUSSÉES.

DÉPARTEMENT
d

ARRONDISSEMENT
d

PLANTATIONS D'ARBRES

A FAIRE SUR LES ROUTES N° , N° ET N° .

Devis et cahier des charges.

Art. 1er. *Objet de l'entreprise.* — Les ouvrages qui font l'objet du présent devis consistent :

En travaux de plantation,

Et en travaux d'entretien des arbres, pendant la durée de la garantie imposée à l'entrepreneur.

TRAVAUX DE PLANTATION.

2. *Longueurs de route à planter et dispositions générales à suivre.* — Les parties de route où les arbres doivent être plantés, et les dispositions générales à suivre sont indiquées dans les tableaux suivants :

1° Plantations devant former une seule ligne de chaque côté de la route.

ROUTES ET PARTIES DE ROUTE.	Longueur.	Largeur totale de la route.	Intervalle qui doit rester libre au milieu de la route.	Distance de chaque rangée à l'arête extérieure de l'accotement.	Espacement des arbres dans une même rangée.	Observations.
Route n° , depuis jusqu'à						
Route n° , depuis jusqu'à						
.....						

2° Plantations devant former deux lignes (ou une contre-allée) de chaque côté de la route.

ROUTES ET PARTIES DE ROUTE.	Longueur.	Largeur totale de la route.	Intervalle qui doit rester libre au milieu de la route.	Distance de chaque rangée à l'arête extérieure de l'accotement.	Largeur de chaque contre-allée.	Espacement des arbres dans une même rangée.	Observations.
Route n° , depuis jusqu'à							
Route n° , depuis jusqu'à							
.....							

3. *Tracé des lignes.* — Les rangées d'arbres seront parallèles à l'axe de la route.

Les arbres se correspondront deux à deux sur une même perpendiculaire à cet axe. Dans le cas où ils formeront une contre-allée des deux côtés de la route, les arbres de chaque contre-allée seront plantés en quinconce.

L'entrepreneur se conformera d'ailleurs, pour le tracé des lignes et pour l'emplacement des arbres, aux indications qui lui seront données par l'ingénieur.

4. *Essence des arbres.* — Les arbres à fournir sont des essences indiquées ci-après :

ROUTES OU PARTIE DE ROUTE.	ESSENCES de	de	de	de	Totaux par route ou parties de route.	Observations.
Route n° , depuis jusqu'à						
Route n° , depuis jusqu'à						
.....						
Totaux par essence.						

Ces arbres sont répartis sur chaque portion de route d'après les ordres donnés par l'ingénieur.

5. *Provenance.* — Les arbres seront pris dans les pépinières ci-après désignées, savoir :

. . . .

6. *États d'indication.* — Chaque année, après la notification des crédits affectés aux plantations, il sera dressé un état indicatif des travaux à faire pendant la campagne.

Cet état sera remis à l'entrepreneur aussitôt que les crédits seront connus, de manière que les ouvrages puissent être exécutés pendant l'automne.

Dans le cas où il devrait être fait des plantations au printemps, l'état d'indication relatif à ces plantations serait remis à l'entrepreneur avant le 1er février.

7. *Époque où les plantations devront être faites.* — Les plantations d'automne seront faites du 1er novembre au 15 décembre. Celles dites du printemps devront être terminées le 15 mars.

On choisira de préférence les jours humides pour exécuter ces travaux ; ils devront être suspendus en temps de gelée, ou lorsque la terre sera trop détrempée par les pluies.

8. *Conditions auxquelles les plants doivent satisfaire.* — Les plants doivent être bien sains, parfaitement droits, à écorce lisse, sans mousse ni gerçure. Leurs racines seront sans écorchures, bien garnies de chevelu et conservées autant que possible dans leur intégrité ; celles qu'on aura été obligé de receper devront avoir 0m.30 de longueur, au moins.

Aucun plant étêté ne sera reçu. Les branches inférieures seront seules retranchées. Les autres branches, la flèche exceptée, seront simplement raccourcies.

(Indiquer ici, pour chaque essence, quel âge doivent avoir les plants; quelle doit être leur circonférence mesurée à 1 mètre au-dessus du collet de la racine, et leur hauteur de tige, depuis le collet jusqu'aux premières branches.)

. . . .

9. *Arrachage des plants dans les pépinières.* — L'arrachage des arbres dans les pépinières s'effectuera avec toutes les précautions nécessaires pour ne pas endommager les racines.

L'entrepreneur fera connaître, huit jours à l'avance, le jour précis où cet arrachage aura lieu, pour qu'un agent de l'administration puisse présider à l'opération. Cet agent fera marquer avec de la peinture à l'huile tous les arbres qu'il croira devoir admettre provisoirement. Cette admission n'empêchera pas de procéder à un examen nouveau sur le lieu même de la plantation, et de rejeter alors les plants défectueux ou avariés.

10. *Précautions à prendre entre l'arrachage et la plantation.* — Il ne devra pas s'écouler plus de...... jours entre l'arrachage des arbres et leur plantation sur la route. Dans l'intervalle, leurs racines seront enveloppées avec de la paille, des herbes ou de la mousse, et bien fixées dans cette enveloppe, de manière à ne pas être meurtries dans le transport et à ne pas être desséchées par le hâle ou attaquées par la gelée.

Les arbres, après avoir été définitivement admis par l'ingénieur, recevront une marque différente de la première. Ceux qui auront été rebutés resteront en vue jusqu'à l'achèvement de la plantation.

11. *Ouverture des fosses.* — Les fosses destinées à recevoir les jeunes arbres seront ouvertes...... jours à l'avance.

Ces fosses seront de forme rectangulaire; leurs dimensions seront réglées par l'état d'indication.

Les terres provenant du déblai seront retroussées sur les accotements, de manière à former autour de l'excavation une languette bien dressée, qui ne devra pas avoir plus d'un mètre de base du côté de la chaussée. L'entrepreneur est responsable des accidents qui pourraient arriver par suite de la négligence qu'il aurait mise à prendre cette précaution ou toutes autres qui lui seraient prescrites.

Les terres destinées à être rejetées dans la fosse seront bien divisées et complétement purgées de pierres, de cailloux et de racines. La terre végétale sera mise à part.

Le fond du trou devra être pioché sur une profondeur de 0m.15. Ce piochage sera renouvelé au moment de la plantation.

12. *Emprunts de terre végétale.* — Partout où les ingénieurs auront jugé convenable de faire approvisionner, à portée des fosses, de la terre végétale destinée à y être employée en remplacement du terrain naturel, l'entrepreneur devra faire cet emploi, sans pouvoir prétendre à aucune allocation supplémentaire.

Dans le cas où la totalité des frais relatifs aux emprunts de terre végétale aurait été mise par le détail estimatif à la charge de l'entrepreneur, il serait tenu de prendre lui-même cette terre dans les lieux désignés par l'état d'indication, en indemnisant les propriétaires, s'il y avait lieu, et de la transporter à pied d'œuvre.

13. *Plantation des arbres et remplissage des fosses.* — Ces dispositions prises, on retirera de la fosse l'eau qui aura pu s'y introduire ; le fond de l'excavation sera rempli de la meilleure terre que l'entrepreneur aura à sa disposition, jusqu'à la hauteur convenable pour recevoir le pied de l'arbre ; puis le plant (dont les racines auront dû être rafraîchies à leur extrémité) sera placé verticalement et bien aligné avec la rangée dont il fait partie. On évitera de déranger les racines de leur position naturelle. Elles seront soigneusement garnies avec la main et recouvertes de terre végétale bien meuble, légèrement pressée, de manière qu'il n'y ait aucun vide. On remplira ensuite le trou et l'on piétinera doucement, surtout vers les bords, pour raffermir le remblai. Dans les terrains secs ou médiocrement frais, l'on ménagera autour du plant une dépression suffisante pour recevoir les eaux de pluie ou d'arrosement. Dans les terrains humides, au contraire, la terre devra être disposée en butte au pied de l'arbre.

Les terres en excès seront enlevées par l'entrepreneur et portées par lui dans les endroits que l'état d'indication aura désignés.

Il sera également tenu de rétablir dans leur état primitif les talus, fossés, accotements et banquettes qui pourront se trouver dégradés par suite des travaux de plantation.

14. *Épinage.* — L'épinage des nouveaux plants se fera avec des brins d'aubépine ; il y en aura au moins douze à chaque pied d'arbre. Ces épines seront vives et de la meilleure qualité, et formeront une garniture de 2 mètres de hauteur au-dessus du sol. Les brins seront enfoncés en terre de 0m.25, et leur pied s'écartera de l'arbre de manière que le faisceau ait environ 0m.20 de diamètre à sa base.

Chaque garniture sera fixée par quatre ou cinq liens de fil de fer neuf.

15. *Tuteurs.* — Les tuteurs consisteront en une perche plantée du côté de la chaussée et reliée à l'arbre par trois liens en osier ou en fil de fer. Cette perche sera en bois neuf, bien sain, écorcé sur toute sa longueur ; elle aura   de circonférence,   de longueur et   de saillie hors du sol. Elle devra être affûtée par le pied et légèrement carbonisée dans la partie qui doit être enterrée.

L'arbre devra être garanti, au moyen de tampons en paille ou en mousse, de tout frottement contre le tuteur et contre les liens.

TRAVAUX D'ENTRETIEN.

16. *Labours.* — Pendant la durée de la garantie, l'entrepreneur fera labourer deux fois par an, aux époques fixées par l'ingénieur, le pied des arbres qu'il aura plantés. Ces labours seront faits, l'un au printemps, l'autre à l'automne, suivant un diamètre de   au moins, et à 0m.15 de profondeur. On évitera soigneusement de blesser le collet et les racines des arbres. On rendra ensuite à la surface du sol la forme concave ou convexe qui lui avait été donnée après la plantation.

17. *Échenillages.* — L'échenillage devra s'effectuer du 1er décembre au 1er mars. Cette opération consistera à enlever avec un sécateur les extrémités des branches portant les bourses. Celles-ci et les bouts de branche ramassés à la fin de chaque journée seront mis en tas et brûlés sur la route.

Pendant la pousse des feuilles, une seconde recherche sera faite pour détruire les nouvelles bourses.

18. *Ébourgeonnement.* — L'ébourgeonnement aura lieu deux fois par an, en mai et en août ; il consistera à couper avec un instrument tranchant, le plus près possible de la tige, les pousses qui se montreront au-dessous des premières branches de l'arbre.

19. *Taille.* — La taille sera dirigée de manière à supprimer graduellement les branches qui s'éloignent le plus de la verticale et à donner aux arbres la forme pyramidale qu'ils doivent conserver. On commencera par raccourcir les branches qui devront être retranchées plus tard.

On aura soin de faire disparaître les bois morts et les branches viciées.

Ce travail aura lieu à la fin de l'automne.

L'ouvrier qui en sera chargé devra être, au préalable, agréé par l'ingénieur.

20. *Redressement des arbres déviés de leur position primitive.* — L'entrepreneur sera tenu de redresser les arbres que l'action du

vent ou le tassement des terres auront fait dévier de leur position primitive.

21. *Entretien des épines et des tuteurs.* — Les épines et les tuteurs seront entretenus en bon état. L'entrepreneur les remplacera ainsi que les harts et les liens en fil de fer, toutes les fois qu'ils viendront à manquer.

RETENUES, PAYEMENTS, GARANTIE ET DISPOSITIONS DIVERSES.

22. *Retenues pour cause de retard.* — Après les époques fixées par l'article 7 du présent devis pour l'achèvement des plantations d'automne et de printemps, l'entrepreneur sera passible d'une retenue de 0f.10 pour chaque jour de retard et pour chaque pied d'arbre non planté. Toutefois, cette retenue ne pourra s'accroître au delà de 1 franc par arbre. Elle sera infligée à l'entrepreneur indépendamment des conséquences de la régie et de la folle enchère qui pourront être prononcées contre lui.

Il sera dressé contradictoirement, à la fin de décembre et à la fin de mars, un état des retenues qui auront pu être encourues par suite de cette disposition. L'entrepreneur aura dix jours pour présenter ses observations sur cet état, qui deviendra exécutoire après avoir été approuvé par le préfet.

23. *Payement d'à-compte et retenue de garantie.* — Les payements d'à-compte s'effectueront en raison de la situation des travaux, sauf défalcation du montant des états mentionnés dans l'article précédent, et de la retenue de garantie, qui est fixée au quart des sommes dues à l'entrepreneur.

Il ne sera pas délivré d'à-compte sur les travaux d'entretien, qui ne seront payés qu'après leur achèvement.

24. *Réception provisoire.* — La réception provisoire de chaque plantation exécutée, soit à l'automne, soit au printemps, aura lieu dans le mois de mai qui suivra son achèvement.

25. *Durée et conséquence de la garantie.* — La durée de la garantie est fixée à deux années, qui seront comptées à dater du jour de la réception provisoire. Cette garantie s'appliquera à tous les arbres qui viendront à périr, pour une cause quelconque, avant la fin des deux années.

Pendant ce délai, l'adjudicataire exécutera chaque année tous les travaux d'entretien indiqués ci-dessus. Il ne pourra se permettre de les négliger sous prétexte qu'il répond des arbres.

26. *Récolement et réception définitive.* — A la fin des deux années, il sera procédé en présence de l'entrepreneur, ou lui dûment appelé, au récolement des arbres pour lesquels le délai de garantie vient

d'expirer. Le procès-verbal de cette opération constatera le nombre des arbres vivants et celui des arbres morts.

Les arbres manquants ou gravement mutilés seront assimilés aux arbres morts.

Les arbres portés comme vivants dans le procès-verbal de récolement seront considérés comme définitivement reçus, et les travaux de plantation ou autres qui se rapportent à ces arbres ne seront plus sujets dès lors à la retenue de garantie.

27. *Décompte définitif.* — Les arbres vivants figureront seuls dans le décompte définitif de chaque plantation. Il ne sera tenu aucun compte à l'entrepreneur des dépenses faites pour la plantation et l'entretien des arbres morts.

28. *Les arbres morts ne seront pas remplacés par l'adjudicataire.* — Les arbres morts ne seront pas remplacés par l'adjudicataire, l'administration se réservant de procéder à ce remplacement comme elle le jugera convenable.

L'entrepreneur n'enlèvera ni ces arbres, ni leurs tuteurs.

29. *Cautionnement.* — Le cautionnement à fournir par l'adjudicataire, pour sûreté des obligations résultant du marché, est fixé à.....

30. *Travaux par régie.* — L'administration se réserve la faculté de détacher de l'entreprise, pour les exécuter en régie, les travaux qui lui paraîtront exiger des précautions particulières ou qui pourront servir à faire des essais et des expériences. Dans ce cas, l'entrepreneur sera tenu de fournir aux prix de son adjudication les arbres et les autres objets qui pourront lui être demandés.

31. *Clauses et conditions générales.* — L'entrepreneur sera soumis aux clauses et conditions générales imposées à tous les entrepreneurs des ponts et chaussées par décision du 25 août 1833, en tant qu'il n'y est pas spécialement dérogé par le présent devis. Il sera également soumis aux prescriptions de l'arrêté ministériel du 15 décembre 1848, concernant les secours à accorder aux ouvriers blessés ou malades.

INSTRUCTION

Pour les plantations à faire sur les routes nationales.

Une circulaire du 9 août 1850 a déjà fait connaître les intentions de l'administration au sujet des plantations d'arbres à exécuter sur le sol des routes nationales. Conformément à la demande qui leur en a été faite dans cette circulaire, les ingénieurs des départements ont envoyé des propositions pour la plantation de quelques-unes de

leurs routes, et il y a été donné suite dans la mesure des ressources dont l'administration pouvait disposer. Mais, pour continuer l'œuvre entreprise, il a paru nécessaire d'arrêter un modèle de devis ou de cahier des charges qui, tout en laissant pleine latitude pour certaines dispositions qui peuvent varier dans les différentes localités, renfermerait les conditions générales applicables à toutes les adjudications.

Ce devis général a été préparé, mais il n'a pas été possible d'y comprendre toutes les prescriptions ou recommandations que la matière comporte et qui sont nécessaires pour arriver, dans le détail des opérations, à l'unité désirable. La présente instruction a pour objet de compléter, à ce point de vue, les renseignements dont les ingénieurs ont besoin, tant pour la rédaction des projets que pour l'exécution des travaux. On y suivra le même ordre que dans le cahier des charges lui-même.

INDICATION GÉNÉRALE DES TRAVAUX A EXÉCUTER.

Le devis arrêté par l'administration, et les adjudications auxquelles il doit servir de base, se rapportent seulement aux *travaux neufs*, c'est-à-dire aux plantations à faire sur les routes qui en sont dépourvues, et à l'entretien de ces plantations jusqu'à leur réception définitive.

Quant aux travaux d'entretien proprement dits, qui ont pour objet la conservation et la bonne venue des plantations, après que l'état les a prises à sa charge, et qui, si l'on excepte un petit nombre de départements, n'ont aujourd'hui qu'une faible importance, ils devront être l'objet d'adjudications distinctes, sous forme de *baux*, pour lesquels il sera dressé ultérieurement un modèle particulier.

DÉSIGNATION DES ROUTES A PLANTER ; DISPOSITIONS GÉNÉRALES A SUIVRE ; TRACÉ DES LIGNES D'ARBRES.

Quelles routes doivent être plantées par l'état. — La circulaire du 9 août 1850 a établi les principales règles à suivre, en disposant que, « pour toutes les routes qui ont au moins 10 mètres de largeur, » les plantations seront faites à l'avenir sur le sol même du do- » maine public;

» Que ces plantations consisteront en une rangée d'arbres, de » chaque côté, sur les routes de 10 à 16 mètres, et en deux ran- » gées d'arbres sur les routes qui ont 16 mètres ou plus ;

» Que l'intervalle entre deux rangées formant contre-allée devra » être au moins de 3 mètres ;

» Et que les arbres seront tenus à la distance de 2 mètres de la » ligne qui sépare le domaine public et les fonds riverains. »

Ainsi, ce système de plantation n'est pas applicable aux routes qui ont moins de 10 mètres de largeur; il ne l'est pas non plus, d'après la même circulaire, à certaines parties de route qui se trouvent dans des cas particuliers : telles que les traverses des villes et des villages.

Cependant, plusieurs ingénieurs en chef ont exprimé l'opinion qu'il y aurait lieu de planter certaines routes dont la largeur ne dépasse pas 8 ou 9 mètres, ou des traverses de villes et de villages, et ils s'appuient sur des motifs d'exception qui méritent d'être examinés : ainsi, ils font observer que, dans les pays de montagnes, il peut être avantageux de garnir d'arbres, au moins du côté de l'escarpement, des routes peu larges, afin de diminuer les chances d'accidents. Dans certains départements du Midi, où les routes ont pour ennemis principaux la sécheresse et les ouragans, et où les plantations d'arbres sont, en conséquence, plus utiles, on propose, à raison de cette utilité évidente, de descendre parfois au-dessous de la limite de 10 mètres; enfin, plusieurs traverses ou portions de traverses, qui offrent une très-grande largeur, paraissent être dans le cas de recevoir des plantations. Dans de semblables circonstances, quelques exceptions pourront être admises quand elles auront été bien justifiées dans des rapports spéciaux; mais, avant tout, il faut planter les routes qui se trouvent dans les conditions normales.

Quelle position les rangées d'arbres doivent occuper sur la route. — Les rangées d'arbres doivent être parallèles à l'axe de la route; mais quelle position doivent-elles occuper par rapport à cet axe et à l'arête extérieure des accotements? Cette question ne comporte pas une solution précise; cependant il y a lieu de poser quelques principes.

Ainsi, il faut éviter d'établir les arbres sur l'arête même des fossés ou des talus, ou trop près de cette arête, même quand les fossés ont 2 mètres de largeur : car, d'abord, les arbres ainsi placés ont une assiette moins solide et peuvent céder plus facilement aux efforts des vents et autres causes d'ébranlement, puis les racines se répandent dans les fossés et sur les talus. Enfin, comme le fossé est quelquefois remplacé par un talus dont la base a une largeur moindre, on court alors le risque d'être trop près de la propriété riveraine. En conséquence, on s'imposera le plus souvent (non pas comme règle absolue; mais comme disposition très-convenable) l'obligation de laisser 0^{m}.50 d'intervalle entre l'arête des accotements et la ligne d'arbres la plus voisine.

Quant à l'intervalle à ménager entre l'axe de la route et les arbres, il y a lieu d'adopter également un minimum, qui ne paraît pas devoir être inférieur à $4^m.50$, et qui laisse une largeur de 9 mètres disponible pour la circulation.

Ces deux minimum fixent exactement la position des lignes d'arbres pour les routes de 10 mètres de largeur et pour celles de 16 mètres. Sur ces dernières, l'une des lignes de chaque contre-allée étant, comme il vient d'être dit, à $0^m.50$ du fossé et l'autre à $4^m.50$ de l'axe de la route, il reste 3 mètres pour la largeur des contre-allées, conformément à la circulaire du 9 août 1850.

Mais quand la largeur de la route est comprise entre 10 mètres et 16 mètres, ou dépasse 16 mètres, le problème reste indéterminé, et le tracé des lignes pourra varier entre les limites indiquées.

Seulement MM. les ingénieurs voudront bien remarquer qu'il importe de gêner le moins possible la circulation et d'éloigner les arbres des voitures; en conséquence, s'il n'y a qu'une seule ligne d'arbres sur chaque accotement, il conviendra le plus souvent de ne laisser entre elle et le fossé que la largeur minimum de $0^m.50$, ou tout au plus la largeur d'un sentier où les piétons puissent facilement circuler. Dans le cas des doubles rangées, il faudra, si l'on peut, donner 4 ou 5 mètres de largeur aux contre-allées, mais en évitant de trop réduire la voie charretière.

Par exemple, ce sera une bonne disposition, pour une route de 14 mètres de largeur, de placer chaque ligne d'arbres à 6 mètres de l'axe de la route et à 1 mètre du fossé; pour une route de 20 mètres, d'établir les arbres extérieurs des contre-allées à $9^m.50$ de l'axe, et les arbres intérieurs à 5 mètres, ce qui donne 10 mètres de largeur à la voie principale et $4^m.50$ à chaque contre-allée.

Dans les circonstances rares où les traverses pourront être plantées, il est nécessaire que les lignes d'arbres soit à 3 mètres *au moins* des constructions.

Solution de continuité des lignes; courbes de raccordement. — La largeur d'une route est quelquefois très-variable; si les variations sont de peu d'importance, il en résultera seulement que la distance du fossé à la ligne d'arbres la plus voisine ne sera pas constante. Il faudra, dans ce cas, avant d'arrêter le tracé, s'assurer que cette ligne se trouve partout en dedans des fossés et à la distance voulue de la propriété riveraine; si les variations sont considérables, alors les alignements doivent être rompus; les accidents de terrain, les traversées de villes et de villages fourniront souvent des moyens de masquer ces solutions de continuité: les coudes de la route, s'il en existe, permettent de faire mieux en-

core, c'est-à-dire de raccorder les alignements droits par des lignes courbes.

Dans les parties de routes qui avoisinent la limite d'un département, il importe que les ingénieurs n'arrêtent aucun alignement sans s'être concertés avec leurs collègues du département voisin. Ce concert doit avoir lieu, à plus forte raison, entre les ingénieurs ordinaires d'un même département.

Sur les routes ayant une largeur assez grande pour recevoir deux lignes d'arbres de chaque côté, la plantation des deux lignes doit se faire en même temps, parce que, dans le cas contraire, les arbres plantés les premiers feraient tort à ceux dont la plantation serait ajournée.

Observation sur la plantation des routes larges à chaussées pavées. — Les règles établies pour la plantation des routes ayant plus de 16 mètres de largeur comportent une exception importante, en ce qui concerne les routes à chaussées *pavées ;* sur ces routes, ce n'est, en général, qu'aux abords des villes qu'il convient de planter de doubles rangées d'arbres formant contre-allée. En plaine, il vaut mieux se contenter d'une seule rangée de chaque côté de la route, à moins que celle-ci ne soit assez large pour qu'on puisse y ménager deux accotements libres de 3 à 4 mètres de largeur; autrement, les voitures n'auraient pas autant de facilité qu'elles en ont aujourd'hui pour circuler sur ces routes pendant la belle saison.

Espacement des arbres dans chaque rangée. — D'après la circulaire du 9 août 1850, la distance d'un arbre à l'autre, dans chaque rangée, doit être *généralement* de 10 mètres ; sur beaucoup de routes, on pourra réduire de moitié cet intervalle, en ayant soin de faire alterner les arbres à croissance lente avec ceux à croissance rapide; car, au bout d'un certain temps, l'abatage de ces derniers arbres laissera subsister une plantation régulière dont les sujets seront espacés de 10 mètres. Dans certains départements du Midi qui ont à souffrir beaucoup de la sécheresse, les arbres pourront être placés à moins de 10 mètres d'intervalle, sans qu'il soit nécessaire de faire alterner les essences.

Avec l'espacement normal de 10 mètres, il convient d'adopter d'une manière continue l'essence la plus propre au sol.

Sur les routes où il existe un bornage kilométrique bien fait, les arbres espacés de 10 mètres pourront concorder avec ce bornage et serviront alors à le compléter ; dans les départements où l'on a déjà procédé de cette manière, les arbres qui marquent les limites

de chaque kilomètre et de chaque hectomètre sont d'une autre essence que le reste de la plantation.

Les alignements des arbres doivent être tracés avec le plus grand soin et vérifiés pendant et après la plantation.

CHOIX DES ESSENCES.

Les essences à préférer dans chaque localité sont celles qui satisfont à la double condition d'être bien appropriées au sol, et de donner un bois de bonne qualité. Quelques espèces ont d'ailleurs des avantages et des inconvénients particuliers dont il faut tenir compte.

Les arbres qui doivent être recommandés sont, pour les essences dures et à croissance lente, l'orme, le frêne, le hêtre, le chêne et le châtaignier; pour les essences tendres et hâtives, les diverses espèces de peupliers, le platane, l'érable sycomore et l'acacia.

Orme. — L'orme réussit dans la plupart des terrains, surtout quand le climat est tempéré, et son bois est excellent. C'est parmi les essences dures celle qui est le plus généralement adoptée sur les routes, et elle devra continuer à l'être. Les variétés *à petites feuilles* sont généralement préférées comme donnant des produits de meilleure qualité. Cet arbre est attaqué, depuis quelque temps, dans beaucoup d'endroits par des insectes qui le font périr; mais ces insectes, dont les larves cherchent leur nourriture dans la vieille écorce, n'en veulent pas aux jeunes plants et ménagent le plus souvent les arbres adultes. Ils sont donc plus à craindre pour les plantations séculaires que pour celles qu'on abat dès qu'elles sont parvenues à maturité. D'ailleurs il y a, dans chaque localité, des variétés plus particulièrement menacées : on aura soin de les rejeter.

Frêne. — Le frêne a, comme l'orme, un feuillage léger qui donne peu de couvert; son bois est presque aussi recherché que celui de l'orme. Il croît moins lentement et acquiert d'aussi grandes dimensions. Il se plaît particulièrement dans les terrains frais.

Hêtre. — Le hêtre ne convient pas à tous les pays; mais dans les régions un peu froides, et surtout dans les montagnes, il mérite d'être plus souvent employé sur les routes qu'il ne l'a été jusqu'à présent. Il vient bien dans les terrains pierreux et secs.

Chêne. — Le chêne, dont les produits se font trop longtemps attendre et que l'on trouve rarement, d'ailleurs, dans les pépinières, est cependant une essence trop précieuse pour être exclue des routes nationales. On le plante assez fréquemment sur les grandes routes de Belgique et du nord de l'Allemagne, et il ne réussirait pas moins bien, avec des soins convenables, dans les départements de France

où le climat est analogue. Il devra être admis dans les pépinières de l'état dont il sera parlé ci-après.

Châtaignier. — Le châtaignier a l'inconvénient d'être un arbre fruitier, ce qui lui donne, pour les grandes routes, un désavantage marqué sur les arbres précédents ; mais l'excellence de son bois, si recherché autrefois pour les constructions, ne permet pas de le rejeter. Il se plaît dans les terrains légers.

On peut aussi recommander, pour les départements du Midi, le micocoulier (*celtis australis*) indigène des montagnes de cette région, et qui mérite d'être plus employé comme arbre d'avenue qu'il ne l'a été jusqu'à présent.

Peupliers. — Quant aux essences tendres et hâtives, les peupliers de toute espèce occupent le premier rang, au moins par la rapidité de leur croissance, car ils peuvent être abattus au bout de vingt-cinq à trente ans. Ces arbres, de nature variée, sont d'un produit avantageux et viennent bien presque partout, notamment dans les lieux humides et dans les sols un peu argileux, où l'on peut les employer seuls ou les faire alterner avec les frênes.

Le peuplier d'Italie prospère même dans les terrains sablonneux, comme le prouve l'expérience faite sur une grande échelle dans le département des Landes. Sa taille élancée permet de diminuer l'espacement des sujets. Par ce dernier motif, il convient mieux que tout autre arbre pour les plantations un peu serrées qu'il y a lieu de faire quelquefois dans l'intérêt de la sûreté publique, au bord des cours d'eau, sur l'arête des grands talus de remblai, etc.

Parmi les autres espèces de peuplier, l'ipréau ou blanc de Hollande est celle qui présente le plus d'avantages. Les peupliers de la Caroline et du Canada ont des qualités analogues, mais y joignent l'inconvénient de joncher la terre de feuilles à parenchyme épais et persistant.

Platane. — Le platane salit les routes encore davantage, par le rejet successif de son écorce, de ses fruits et de ses feuilles ; mais cette essence se développe rapidement, est d'un beau port, fournit un bois assez recherché pour le charronnage, et n'est attaquée par aucun insecte. C'est un arbre qui prospère surtout dans les départements voisins de la Méditerranée, où il vient bien dans tous les terrains, pourvu qu'ils ne soient pas trop secs. Les ingénieurs de ces départements doivent se défendre toutefois de la tendance qu'ils ont à proposer exclusivement le platane et à négliger des essences plus précieuses.

Sycomore. — L'érable sycomore et l'érable plane sont encore de

beaux arbres, peu difficiles sur les terrains, et dont le bois n'est guère inférieur à celui du platane.

Acacia. — L'acacia ou robinier réussit dans les terrains les plus ingrats, c'est là son principal mérite. Il a le défaut d'être très-cassant. Dans les mauvais terrains exposés aux vents violents, et dans les climats un peu froids, on pourra le remplacer par le bouleau.

Plusieurs catégories d'arbres, recommandables à certains égards, doivent être presque toujours exclues des plantations à faire sur les grandes routes; savoir :

Arbres à fruit. — 1° Les arbres à fruit, tels que les noyers et les merisiers, et à plus forte raison les pommiers. Ces arbres sont trop exposés à être mutilés par les passants, et la plupart projettent leurs branches trop horizontalement.

Arbres résineux. — 2° Les arbres résineux, qui ne conviennent pas aux plantations des routes parce qu'ils s'élargissent trop à la base et couvrent le sol, et qui sont d'ailleurs arrêtés tout court dans leur croissance verticale dès qu'ils viennent à perdre leur flèche. Cependant, dans les montagnes, on pourra admettre le mélèse, qui s'étale moins que les autres, se transplante bien et donne un bois de bonne qualité.

Tilleul, marronnier, etc. — 3° Enfin certains arbres de pur agrément et d'un mauvais produit, tels que le tilleul et le marronnier d'Inde, devront être repoussés par les ingénieurs.

Lorsqu'on renouvelle une plantation, il importe que chaque plant occupe une autre position ou soit d'une autre essence que l'arbre qu'il est destiné à remplacer.

PROVENANCE DES ARBRES ET CONDITIONS AUXQUELLES ILS DOIVENT SATISFAIRE.

Désignation des pépinières. — L'ingénieur ne peut pas laisser à l'entrepreneur le libre choix des pépinières d'où les plants doivent être tirés. Il doit désigner lui-même, dans le devis, les pépinières les mieux famées, celles où les jeunes arbres sont l'objet de soins éclairés. Il est essentiel aussi, toutes choses égales d'ailleurs, de donner la préférence à celles où le sol a le plus d'analogie avec le terrain des routes à planter. D'un autre côté, il faut éviter, si l'on peut, de ne désigner qu'une seule pépinière; car ce serait, par le fait, anéantir la concurrence.

Dimension des plants. — La force des plants à extraire des pépinières diffère un peu selon les essences et quelquefois selon les régions. Généralement la circonférence, mesurée à 1 mètre du collet de la racine, doit être de 12 à 16 centimètres. La hauteur du fût,

depuis le collet jusqu'à la couronne, peut varier de 1m.80 à 2m.40, et la hauteur totale de 2m.30 à 3m.50, suivant l'espèce des arbres et la disposition de leurs branches.

Leur âge. — Comme il peut arriver que des plants ayant les dimensions prescrites ne les aient atteintes qu'à la longue et soient des sujets mal venants, restés les derniers sur les planches, il faut ajouter à la condition de grosseur une condition d'âge. Ordinairement les peupliers bons à planter et les acacias ont de trois à cinq ans; les frênes, les hêtres, les platanes, les sycomores, de quatre à six ans; les ormes et les chênes, de cinq à sept ans.

Comment doivent être disposées les racines et les branches. — Le plan doit être pourvu de racines nombreuses et garnies de chevelu. Celles qu'on aura été obligé de raccourcir, ou qui auront été écorchées ou meurtries au moment de l'extraction, devront être franchement coupées en biseau, de manière que cette coupe porte à plat sur la terre.

Il existe une relation intime entre les racines et les branches. Les premières (fussent-elles restées intactes) souffrent toujours de la transportation, et dès lors elles ne transmettent plus à l'arbre assez de nourriture pour suffire à la fois à la tige et aux ramifications. De là la nécessité de retrancher les branches inférieures et de raccourcir les branches latérales sans trop dégarnir toutefois la cime du jeune plant.

Exclusion des sujets étêtés. — Aucun sujet étêté ne sera reçu. L'habitude d'étêter les plants est mauvaise pour les arbres de ligne et devient un obstacle au développement utile de la végétation, en arrêtant ou gênant la croissance verticale et en provoquant des pousses parasites le long du tronc.

ÉTATS D'INDICATION. — ÉPOQUE OU LES PLANTATIONS DOIVENT ÊTRE FAITES.

Les états d'indication pour les plantations à effectuer pendant la campagne doivent être remis à l'entrepreneur aussitôt après la notification des crédits, c'est-à-dire d'assez bonne heure pour que les travaux puissent être généralement exécutés pendant l'automne, qui est, à tous égards, la saison la plus favorable pour les plantations. Le cahier des charges prévoit aussi des plantations à faire au printemps avant le 15 mars; mais celles-ci n'auront lieu que dans des cas exceptionnels.

Le terme fixé pour les plantations d'automne est le 15 décembre: et ce terme est de rigueur, car il ne reste pas trop de temps pour constater si les travaux sont bien exécutés, et pour recourir, s'il y a

lieu, aux mesures indiquées dans l'article 21 des conditions générales.

ARRACHAGE DES ARBRES DANS LES PÉPINIÈRES ET PRÉCAUTIONS A PRENDRE ENTRE L'ARRACHAGE ET LA PLANTATION.

Déplantation. — L'arrachage des arbres à transplanter demande les plus grands soins, car c'est du bon état et de la quantité des racines que dépend principalement la réussite d'une plantation. Il est donc indispensable que cette opération soit bien surveillée.

Elle aura lieu, autant que possible, par un temps doux et humide; il ne faut pas la faire sous l'action d'un vent desséchant. Les temps de gelée doivent être également évités. Pour procéder à l'arrachage, on fera autour de l'arbre une tranchée circulaire d'un diamètre proportionné à sa force, et qui ne devra pas être inférieur à 60 centimètres. On coupera net les portions qui dépasseront cette circonférence, puis on mettra à nu, avec précaution, le collet et le surplus des racines, que l'on conservera avec tout leur chevelu et qu'on évitera de fendre, écorcher ou blesser d'une manière quelconque.

Empaillage et transport. — Les plants, après avoir été examinés, admis provisoirement et marqués par l'agent à qui ce soin aura été confié, seront préparés pour le transport, comme il est dit dans le cahier des charges. L'arrachage et la replantation devront se suivre d'aussi près que possible, et n'être séparés que par le temps strictement nécessaire pour la réception des arbres, l'empaillage de leurs racines et leur transport sur l'atelier. Si, pourtant, quelque raison légitime obligeait de retarder le transport, les arbres devraient être entreposés en bonne terre aussitôt après leur extraction.

Ils seront examinés de nouveau après leur arrivée sur la route, et l'on rebutera ceux qui seraient alors reconnus défectueux ou qui auraient trop souffert pendant le voyage. En attendant la plantation, il est avantageux de faire tremper les racines dans l'eau de fumier.

OUVERTURE DES FOSSES.

Temps qui doit s'écouler entre l'ouverture des fosses et la plantation. — Il est d'usage d'ouvrir, plusieurs mois à l'avance, les fosses destinées à recevoir les jeunes arbres, parce qu'il est reconnu que l'action prolongée des agents atmosphériques sur les terres extraites est favorable à la végétation. Mais un si long aérage n'est pas indispensable, et il faut évidemment tenir compte du danger que l'ouverture des trous, quelque précaution qu'on prenne, peut offrir pour la sûreté publique. Les ingénieurs qui auront à fixer, dans chaque devis particulier, l'époque du creusement des

fosses, chercheront à tout concilier; mais, en général, il ne paraît pas convenable de les ouvrir plus d'un mois avant la plantation, et cet intervalle pourra même être réduit à quinze jours aux abords des villes.

Dimension des fosses. — Les dimensions des trous peuvent et doivent varier avec l'essence des arbres et la nature des terrains. Quand les arbres sont très-pivotants, il convient de donner à l'excavation un mètre en tous sens; mais lorsque les racines tendent à s'étaler horizontalement, la profondeur doit être réduite à 0m.70 et même à 0m.60, et les dimensions horizontales peuvent être portées jusqu'à 1m.50. Le plus communément, les fosses pourront avoir 1m.20 de côté ou 1m.44 de superficie et 0m.70 de profondeur, ce qui donne un cube d'un mètre environ.

Il faudra, en outre, piocher la terre au fond du trou pour l'ameublir.

Retroussement des terres autour de l'excavation. — Pendant que les terres restent ouvertes, les terres qui en ont été retirées doivent former tout autour des espèces de banquettes, qui suffiront, le plus souvent, pour empêcher les accidents; mais auprès des villes ou sur les routes très-fréquentées, il faudra quelquefois ajouter à cette précaution celle d'éclairer les fosses pendant la nuit, et même d'y placer des gardiens. Dans le cas prévu par le cahier des charges, où l'entrepreneur recevrait l'ordre de faire des dispositions semblables, il lui serait tenu compte des frais sur le montant de la somme à valoir.

EMPRUNTS DE TERRE VÉGÉTALE.

En empruntant de la terre végétale pour remplacer en partie la terre retirée des fosses, on peut faire réussir des plantations variées sur des routes où le sol naturel n'est pas de bonne qualité.

Cette terre végétale sera souvent fournie par les fosses ou les accotements de la route, d'où elle devra être extraite par les cantonniers. Quelquefois, la nécessité de cet amendement ne sera reconnue qu'en cours d'exécution. Par ces motifs, le cahier des charges réserve à l'administration le soin de faire faire, par ses cantonniers ou par des tâcherons, les approvisionnements de terre végétale qui seront déposés à pied d'œuvre avant l'époque fixée pour la plantation, et que l'entrepreneur sera tenu d'employer comme si elle eût été retirée des fosses. C'est là la règle ordinaire, mais il sera loisible aux ingénieurs d'adopter d'autres combinaisons que les circonstances leur feraient juger préférables; par exemple, de comprendre la fourniture dont il s'agit dans le prix de la plantation.

PLANTATION DES ARBRES ET REMPLISSAGE DES FOSSES.

Nécessité de rafraîchir les racines. — Le premier soin qu'il faut avoir avant de procéder à la plantation est de rafraîchir les racines en recepant leurs extrémités et en supprimant toutes les parties meurtries ou desséchées. Le chevelu doit être également rafraîchi, et s'il était trop sec, il faudrait le couper entièrement ou rebuter l'arbre.

Main-d'œuvre de la plantation. — La main-d'œuvre de la plantation proprement dite est indiquée avec détail dans le cahier des charges. Elle a pour objet principal de mettre en contact, avec les racines du jeune plant, la terre de la couche supérieure, qui est la plus meuble et la plus riche en principes nutritifs.

Il est avantageux de former au fond du trou un lit serré de gazons, morcelés et placés racines en l'air.

Au lieu de faire couler entre les racines de l'arbre, avec la pelle et les mains, de la terre réduite en poudre fine, on se contente quelquefois de soulever la tige en la secouant légèrement ; mais cette méthode a l'inconvénient de déranger de leur position naturelle les racines trop faibles.

Les jeunes arbres doivent être plantés de manière à se trouver, après le tassement de la terre, à peu près à la même profondeur que dans la pépinière. Il y a de l'inconvénient à trop enterrer les racines.

Arrosage. — L'arrosage, sans être indispensable pour le succès de la plantation, est utile et doit être recommandé. Il devra même, si l'eau se trouve à proximité, être formellement exigé par le devis.

Drainage dans les terrains argileux. — Dans les fonds argileux, il faut empêcher, autant que possible, que l'eau ne soit retenue dans les parois de l'excavation. On pourrait alors (si cela n'entraînait pas trop de frais) recourir à une espèce de drainage, c'est-à-dire fournir aux eaux un moyen d'écoulement vers les talus ou les fossés de la route, soit par un tuyau, soit par un petit empierrement ; mais ce moyen n'est complétement efficace que lorsque la route est fortement en remblai ou bordée d'un fossé profond.

ÉPINAGE ET TUTEURS. — CHASSE-ROUES.

Garniture d'épines. — La garniture d'épines sera toujours exigée, parce que les jeunes plants ont à se défendre partout contre la main des hommes ou contre la dent des animaux. On pourra se procurer de l'aubépine dans presque tous les départements ; à défaut de cette espèce, qui est la meilleure, on emploiera l'églantier ou d'autres arbustes épineux.

Tuteurs. — Les tuteurs au contraire, ne sont pas toujours nécessaires, et comme ils coûtent assez cher, on devra en faire l'économie toutes les fois qu'elle sera possible.

La longueur totale des tuteurs, nécessairement proportionnée à la force et à la hauteur des arbres, variera de 2m.60 à 3m.20. Leur diamètre moyen sera de 5 à 7 centimètres. Ils devront être enfoncés en terre de 0m.60 au moins.

Le chêne et le châtaignier sont les bois les plus convenables; l'érable champêtre et l'acacia donnent aussi de bons tuteurs; le pin, l'aulne doivent être proscrits comme n'ayant pas assez de durée: il est essentiel d'enlever l'écorce, parce que les insectes pourraient s'y loger.

Les tuteurs doivent être plantés en même temps que les arbres, pour ne pas déchirer les racines, comme cela arrive quand on les enfonce plus tard au moyen d'un pieu ferré.

Il convient de les placer du côté de la chaussée.

Les tuteurs dont il vient d'être question consistent en une perche unique: ce sont les seuls qui soient mentionnés dans le modèle de devis; mais il y a une autre espèce de tuteurs formés de l'assemblage de trois perches reliées par plusieurs cours de lisses horizontales: cette défense, très-coûteuse, ne doit être adoptée que lorsqu'elle est indispensable, ce qui arrive rarement aux abords ou dans l'intérieur des villes, et jamais en plaine.

Bourrelets en terre formant chasse-roue. — Les épines et les tuteurs ne suffisent pas toujours pour protéger efficacement les arbres du côté de la chaussée: dans beaucoup de cas, surtout si la route est fréquentée par de nombreuses voitures, il y a lieu de défendre chaque plant au moyen d'une pierre brute, ou mieux encore, de bourrelets en terre et gazon formant chasse-roue. Une partie des terres restant en excès après la plantation sera naturellement employée à la confection de ces bourrelets, qui peut être confiée soit à l'entrepreneur, soit aux cantonniers de la route. Ils ne produiront aucun effet disgracieux, si l'on a soin de leur donner des dimensions uniformes, de les dresser proprement et de les aligner.

TRAVAUX D'ENTRETIEN.

Les travaux d'entretien que l'entrepreneur doit exécuter pendant la durée de la garantie consistent principalement en labours, arrosages, échenillages, ébourgeonnement et taille des jeunes arbres.

Binages ou labours. — Les deux binages ou labours annuels doivent se faire, en général, le premier, au mois de mars ou d'avril, le

second, au mois de novembre : ils doivent être exécutés sur une superficie au moins égale à celle du trou de plantation.

Arrosages. — Les arrosages contribuent à la bonne venue des arbres : l'entrepreneur devra faire exécuter à ses frais tous ceux qu'il jugera lui-même nécessaires.

Partout où la proximité d'un cours d'eau ou de fontaines publiques permettra d'introduire un prix pour l'arrosage dans les sous-détails du projet, les ingénieurs ne manqueront pas d'insérer dans le devis une disposition qui rende cette opération obligatoire ; il sera bien de fixer le nombre des arrosages annuels, aussi bien que la quantité d'eau à employer chaque fois.

Échenillages. — Il faudra tenir la main à l'exécution des échenillages, non-seulement dans l'intérêt des arbres de la plantation, mais aussi dans l'intérêt général : car il existe une loi sur cet objet, et il appartient à l'administration de donner l'exemple.

Taille et ébourgeonnement. — La taille des arbres, ordinairement négligée ou livrée à des mains inhabiles, doit être conduite de manière à faire acquérir aux arbres de belles dimensions en grosseur et en hauteur. C'est un art dont il n'y a pas lieu de développer ici les principes ; on se contentera d'en rappeler deux qui sont importants, savoir : que la partie branchue d'un arbre doit occuper le tiers environ de sa hauteur totale, et que l'on doit répartir les branches le plus symétriquement possible autour de la flèche, qui doit toujours dominer.

Les branches latérales, disposées à s'emporter et à absorber une trop grande quantité de nourriture, et celles qui s'étendent horizontalement, doivent être coupées d'abord à quelque distance du tronc (15 ou 20 centimètres) et ensuite retranchées tout à fait.

Les ébourgeonnements compléteront l'effet de la taille en supprimant, au moment même où elles se forment, les pousses qui naissent sur le tronc et à ses dépens.

Invitation de consulter MM. les inspecteurs des forêts. — En terminant cette partie technique de l'instruction, dans laquelle il n'a pas été possible de tout prévoir, on recommande de nouveau à MM. les ingénieurs de se mettre en rapport avec MM. les inspecteurs des forêts de leurs départements respectifs pour se concerter avec eux, soit sur le choix des arbres, soit sur les précautions particulières que chaque essence et chaque terrain peuvent exiger.

RETENUES ET PAYEMENTS.

Retenues en cas de retard. — L'article 22 du cahier des charges dispose que l'entrepreneur sera passible d'une retenue de 10 cen-

times pour chaque jour de retard et pour chaque pied d'arbre non planté, sans que cette retenue puisse s'accroître au delà de 1 franc par arbre. Des dispositions analogues existent déjà dans le devis général relatif aux fournitures des matériaux d'entretien. Il est peu d'entreprises où il importe plus de se prémunir contre la négligence des adjudicataires que celles qui ont les plantations pour objet, puisque les époques convenables pour leur exécution sont renfermées dans des limites fort étroites, et qu'ainsi tout retard peut avoir pour conséquence le retrait des fonds.

Payements d'à-compte et retenue de garantie. — Il résulte de l'article 23 du devis général que les payements d'à-compte seront faits, selon l'usage, au fur et à mesure des travaux exécutés, mais que l'on défalquera du montant des dépenses celui des retenues opérées en vertu de l'article précédent, et de plus une retenue de garantie fixée au *quart* des sommes dues à l'entrepreneur.

GARANTIE IMPOSÉE A L'ADJUDICATAIRE, RÉCEPTIONS, MOYENS DE TENIR COMPTE DES CHANCES DE MORTALITÉ.

Définition de la garantie. — Ordinairement on impose aux entrepreneurs des plantations l'obligation de remplacer à leurs frais les arbres qui viennent à mourir ou à dépérir pendant la durée de la garantie, et comme cette clause du marché s'applique aussi bien aux sujets nouveaux qu'aux sujets remplacés, il en résulte deux inconvénients graves, l'un, qu'il n'y a pas de terme assigné à la responsabilité de l'entrepreneur, l'autre, que la comptabilité de l'entreprise se complique d'une manière fâcheuse.

Dans le modèle de devis général ci-joint, l'entrepreneur répond pendant deux ans des arbres qu'il a plantés, et sa garantie consiste en ceci, qu'on ne lui paye en fin de compte que les arbres vivants. Toute la dépense relative aux arbres morts ou manquants reste à sa charge, mais il n'est pas obligé de les remplacer.

De cette manière, l'entrepreneur est dégagé de toute responsabilité au bout de deux ans.

Réception provisoire. — Ces deux années courent de la réception provisoire, qui doit elle-même avoir lieu dans le courant du mois de mai qui suit chaque plantation d'automne ou de printemps.

Réception définitive. — La fin de la garantie correspond à la pousse de la troisième feuille. Alors, l'état de la plantation est constaté par un récolement, et les arbres portés comme vivants dans le procès-verbal de cette opération sont définitivement reçus.

Les cas de force majeure ne sont pas réservés. — Pour que la garantie imposée à l'adjudicataire soit sérieuse, il faut qu'elle s'ap-

plique à tous les arbres qui viennent à périr ou à manquer pour quelque cause que ce soit; et il n'est pas possible de réserver les cas de force majeure, qui seraient extrêmement difficiles à constater. Le cahier des charges n'admet donc aucune exception.

Mais, d'un autre côté, la responsabilité de l'entrepreneur ne s'étend pas aux arbres qui seraient simplement, au moment de la réception, malades ou dépérissants, parce que cet état de souffrance n'est pas facile à constater d'une manière précise.

Dépenses faites pour l'entretien. — Les travaux d'entretien, tels qu'ils ont été décrits dans le devis général, doivent être exécutés par l'entrepreneur jusqu'à l'expiration de la garantie; mais il n'en est tenu compte à l'adjudicataire que pour les arbres qui ont été reconnus vivants dans le récolement final.

Nécessité de tenir compte, dans les prix du devis, des chances de mortalité auxquelles les plants sont exposés. — Le chiffre élevé de la retenue de garantie a été fixé de manière à mettre à couvert les intérêts du trésor, quel que soit le résultat de la liquidation. Mais il est nécessaire que ceux de l'entrepreneur ne soient pas non plus compromis.

A cet effet, les prix des ouvrages devront être établis de manière à tenir compte à l'adjudicataire, autant que possible, des éventualités auxquelles l'exposent les conditions de son marché. Chacun de ces prix comprendra, outre les frais réels des travaux et le bénéfice de l'entreprise, un supplément pour les *chances de mortalité* des jeunes plants. Cet élément du sous-détail doit naturellement varier suivant les localités, mais en général il ne paraît pas devoir dépasser le *cinquième* du prix effectif de l'ouvrage (1).

---

(1) Il est utile de faire voir ici, par des exemples, comment il y a lieu d'établir les prix du détail estimatif et de dresser les décomptes de fin d'année.

PRIX DE LA FOURNITURE ET DE LA PLANTATION D'UN ARBRE, AVEC TUTEUR ET SANS EMPRUNT DE TERRE VÉGÉTALE.

	fr.
Fouille, 1 mètre de déblai en terre ordinaire, arrangement des terres autour de la fosse et piochages au fond de l'excavation.	0.40
Achat et transport de l'arbre à la distance moyenne de. . . . . . . y compris l'empaillage des racines	0.65
Fourniture d'un tuteur en chêne ou en châtaignier.	0.25
Main-d'œuvre de la plantation, comprenant le remplissage de la fouille, avec les précautions prescrites, la mise en place de l'arbre et du tuteur, l'arrosage, l'enlèvement des terres en excès et le dressement des accotements et talus.	0.30
Épinage.	0.15
A reporter.	1.75

Ainsi l'administration prend d'avance à sa charge les pertes que l'entrepreneur aura *probablement* à supporter, et dont il peut diminuer l'importance par ses soins et par son industrie.

D'ailleurs, quelque absolue que soit la responsabilité imposée à l'adjudicataire, les ingénieurs devront chercher à l'alléger en faisant exercer par leurs agents une surveillance active et en récla-

---

	fr.
Report.	1.75
Outils et faux frais 1/20	0.09
	1.84
Bénéfice de l'entrepreneur 1/10	0.18
A ajouter 1/5 pour chances de mortalité	0.40
Total	2.42

PRIX DE L'ENTRETIEN D'UN ARBRE PENDANT TOUTE LA DURÉE DE LA GARANTIE IMPOSÉE A L'ENTREPRENEUR.

	fr.
Labours, arrosages, échenillages, ébourgeonnement et autres mains-d'œuvre	0.20
Entretien des tuteurs, des épines et de leurs liens	0.08
	0.28
Outils et faux frais 1/20	0.01
	0.29
Bénéfice de l'entrepreneur 1/10	0.03
	0.32
A ajouter 1/5 pour chances de mortalité	0.06
Total	0.38

N. B. Il doit être bien entendu que les chiffres ci-dessus ne s'appliquent qu'à un cas particulier et que chaque élément de l'estimation devra varier dans les différentes localités.

MODÈLES DE DÉCOMPTES DE FIN D'ANNÉE.

On suppose que le travail s'est exécuté en deux ans. Le nombre des arbres plantés et le résultat des récolements faits à l'expiration du délai de garantie sont indiqués dans le tableau suivant :

ARBRES PLANTÉS pendant l'automne de		Total des arbres plantés.	ARBRES MORTS lors du récolement de mai		Total des arbres morts.	ARBRES VIVANTS lors du récolement de mai		Total des arbres vivants.
1851.	1852.		1854.	1855.		1854.	1855.	
1000	»	1 500	150	»	250	850	»	1 250
»	500		»	100		»	400	

mant l'application sévère des règlements de grande voirie contre ceux qui seraient signalés comme ayant dégradé les jeunes plants.

Division des travaux en petites adjudications. — Il sera bien, au moins dans les premiers temps, de fractionner les travaux de plantation en petites adjudications qui ne dépasseraient pas 5 à 6 000 francs, afin de provoquer le plus possible la concurrence, et d'attirer surtout les hommes spéciaux, c'est-à-dire les pépiniéristes et les jardiniers habiles, qui pourraient reculer devant les grandes entreprises.

DÉCOMPTE DE 1851. — *Ouvrages non reçus.*

1 000 arbres plantés dans l'automne de 1851, à 2f.50 l'un.	2 500 fr.	fr. 2 800
Travaux accessoires exécutés par l'entrepreneur (à détailler dans le décompte)	300	
A déduire 1/4 pour retenue de garantie		700
Reste à compter pour 1851		2 100

DÉCOMPTE DE 1852. — *Ouvrages non reçus.*

1 000 arbres plantés dans l'automne de 1851, à 2f.50 l'un.		2 500 fr.
500 arbres plantés dans l'automne de 1852, à 2 fr. l'un.		1 000
Travaux accessoires en 1851	300 fr.	500
Travaux accessoires en 1852	200	
Total		4 000
A déduire 1/4 pour retenue de garantie		1 000
Reste à compter		3 000
Sur quoi il a déjà été payé en 1851		2 100
Reste à imputer sur l'exercice 1852		900 / 900

DÉCOMPTE DE 1853.

Néant.

N. B. Si l'entrepreneur avait exécuté quelques travaux accessoires en 1853, il y aurait lieu de fournir pour cet exercice un décompte qui ne différerait de celui de l'exercice précédent que par l'addition de la dépense afférente à ces travaux.

DÉCOMPTE DE 1854. — *Ouvrages reçus.*

850 arbres plantés dans l'automne de 1851, à 2f.50 l'un	2 125 fr.	
Entretien de ces 850 arbres, pendant deux ans, à 0f.40 l'un	340	
Travaux accessoires exécutés en 1851	300	
Total	2 765	2 765 fr.

EXÉCUTION PAR RÉGIE DES TRAVAUX DE PLANTATION. — PÉPINIÈRES AU COMPTE DE L'ÉTAT.

Exécution par régie des travaux de plantation. — Dans les instructions et explications qui précèdent, aussi bien que dans le devis général, on a admis que les plantations s'exécuteraient par entreprise. C'est un principe qui peut cependant souffrir quelques exceptions.

Conformément au vœu exprimé par un grand nombre d'ingénieurs, l'administration se réserve d'autoriser le mode de régie dans les cas suivants :

Lorsque les plants seront tirés des pépinières appartenant à l'état, car alors l'entrepreneur ne pourrait être tenu de les garantir, et, en l'absence de cette garantie, il ne serait pas suffisamment intéressé à bien faire ;

Lorsque les pépiniéristes, soit par défaut de concurrence, soit

---

Ouvrages non reçus.

500 arbres plantés dans l'automne de 1852, à 2 fr. l'un.	1 000 fr.		
Travaux accessoires exécutés en 1852	200		
Total	1 200		
A déduire 1/4 pour retenue de garantie. . .	300		
Reste à compter.	900	900 fr.	
Restant des sommes dues à l'entrepreneur.		3 665	
Sur quoi il a déjà été payé.		3 000	fr.
Reste à imputer sur l'exercice 1854. .		665	665

DÉCOMPTE DE 1855. — *Ouvrages reçus.*

850 arbres plantés en 1851, à 2f.50 l'un.	2 125	2 925 fr.	
400 arbres plantés en 1852, à 2 fr. l'un.	800		
Entretien de ces 1 250 arbres pendant deux ans, à 40 c. l'un		500	
Travaux accessoires en 1851.	300	500	
Travaux accessoires en 1852.	200		
Total général des ouvrages exécutés et reçus.		3 925	
Sur quoi il a déjà été payé		3 665	
Reste à payer pour solde sur les fonds de 1855.		260	260

Une plantation faite par exception au printemps doit être reçue en même temps que les plantations faites pendant l'automne précédent : ainsi, pour des arbres plantés au printemps de 1852, la réception provisoire aurait lieu dès le mois suivant et la réception définitive en 18 4 art. 24, 25, 26 et 27 du cahier des charges).

par suite de coalition, voudront faire la loi et exiger des prix trop élevés;

Enfin, lorsque des essais et des expériences seront jugés utiles ou que la plantation présentera des difficultés particulières.

Dans ces différents cas, les ingénieurs devront faire prendre les attachements avec assez de soin pour arriver à bien connaître le prix de chaque partie du travail.

Pépinières au compte de l'état. — Il n'existe de pépinières appartenant à l'état que dans un très-petit nombre de départements; il y aurait de l'avantage à les muliplier, et cette création serait même nécessaire dans les pays où l'industrie du pépiniériste s'étant peu développée, n'offre que des ressources insuffisantes, soit pour les plantations qu'il s'agit aujourd'hui d'effectuer, soit pour leur entretien et leur renouvellement futurs. L'administration est donc disposée à adopter les propositions bien motivées qui pourront lui être faites dans ce sens.

Ces pépinières spéciales, si les ingénieurs les surveillent avec zèle, si des hommes du métier formés aux bonnes méthodes y sont préposés, pourront donner, au bout de quelques années, à bon marché, des sujets nombreux et bien constitués. Il en résultera une concurrence et une émulation salutaires, qui amélioreront les produits des pépinières privées en même temps qu'elles en abaisseront les prix. Ces établissements devront être créés de préférence sur des points éloignés des lieux où se trouvent les pépinières privées, et dans des terrains qui diffèrent le moins possible de celui des routes à planter. Il est bien entendu qu'on y affectera, avant tout, les terrains dépendant des routes nationales qui pourront être utilisés pour cet objet.

(N° 42)

[4 juillet 1851.]

Comptabilité. — Loi du 13 *brumaire an VII sur le timbre. — Marche à suivre pour affranchir du timbre les pièces concernant les dépenses qui n'excèdent pas* 10 *francs.*

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

M. le préfet, d'après la nomenclature faisant suite au règlement de comptabilité du 16 septembre 1843, les pièces à produire aux payeurs pour la justification du payement des fournitures consistent en *factures* ou *mémoires* timbrés, quittancés par les fournisseurs, soit que le payement ait lieu au moyen de mandats ou d'ordonnances délivrées au nom des ayants droit, soit qu'il ait lieu par l'intermédiaire d'un régisseur.

Jusqu'à présent, les factures ou mémoires quittancés avaient été considérés, dans le service des ponts et chaussées, comme de véritables quittances, et, à ce titre, ces pièces avaient été, par application de l'article 16 de la loi du 13 brumaire an VII, affranchies de la formalité du timbre lorsqu'elles avaient pour objet des dépenses n'excédant pas 10 francs.

M. le ministre des finances a pensé que cette interprétation de la loi n'était pas fondée, et, en conséquence, par une décision en date du 6 décembre dernier, il a déclaré passible du timbre tout mémoire (ou facture) acquitté ou non, et quel qu'en soit le montant.

L'application de la formalité du timbre aux pièces concernant des dépenses de 10 francs et au-dessous a soulevé des objections de la part de plusieurs ministres ordonnateurs. Il paraît, en effet, exorbitant de faire supporter les frais du timbre à des sommes aussi minimes.

M. le ministre des finances a reconnu la justesse des observations qui lui ont été présentées à cet égard, et, pour obvier aux inconvénients qui résulteraient de l'application rigoureuse de la loi du 13 brumaire an VII, il a adopté un moyen d'affranchir du timbre les

pièces concernant les dépenses n'excédant pas 10 francs, sans déroger toutefois au texte de la loi.

Ce moyen consiste :

Soit à supprimer le mémoire ou la facture, en donnant dans le mandat de payement le détail des fournitures ou des travaux ;

Soit à produire, au lieu du mémoire ou de la facture, *une quittance* de la partie intéressée, contenant le détail des fournitures faites ou des travaux exécutés.

Dans les deux cas, le mandat et la quittance seront exempts de timbre.

Lorsque le payement aura lieu au moyen d'un mandat délivré au nom du fournisseur, on pourra employer l'un ou l'autre des deux modes qui viennent d'être indiqués.

Mais lorsque le payement s'effectuera au moyen de fonds remis à titre d'avance à un régisseur, le second mode sera seul praticable, puisqu'il n'y aura pas lieu de délivrer un mandat qui puisse contenir le détail de la dépense. Dans ce cas, le régisseur devra produire pour la justification du payement une quittance détaillée du fournisseur.

Les quittances détaillées qui tiendront lieu des mémoires ou factures des fournisseurs devront être établies dans la forme du modèle joint à la présente circulaire.

Je ferai remarquer que ces nouvelles dispositions doivent modifier les indications contenues dans la neuvième des observations générales placées en tête de la nomenclature annexée au règlement du 16 septembre 1843, ainsi que cette nomenclature elle-même, en ce qui concerne les justifications à produire pour le payement des fournitures.

Je vous prie, M. le préfet, d'inviter MM. les ingénieurs en chef à se conformer aux mesures prescrites par la présente circulaire.

Le ministre des travaux publics,

P. MAGNE.

MODÈLE.

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS.

PONTS ET CHAUSSÉES.

DÉPARTEMENT
d

ARRONDISSEMENT
de M. l'Ingr

ANNÉE 185 .

SOMME PAYÉE :

QUITTANCE

POUR DÉPENSES N'EXCÉDANT PAS DIX FRANCS.

(CIRCULAIRE DU 4 JUILLET 1851.)

TRAVAUX PAR RÉGIE.

(A)

QUITTANCE de la somme de (B) reçue d (C) pour les (D) ci-après :

(E)

le 185 .

(F)

Certifié et inscrit sous le n° du journal par le conducteur des ponts et chaussées soussigné, chargé de la surveillance des travaux.

A le 185 .

VÉRIFIÉ par l'Ingénieur ordinaire soussigné :

A le 185 .

Vu par l'Ingénieur en chef :

(A) Indication du service et de l'entreprise.
(B) Indication en toutes lettres de la somme à payer.
(C) Indication du nom du régisseur, si le payement n'est pas direct.
(D) Indiquer la nature de la dépense.
(E) Détail des objets fournis ou des travaux exécutés.
(F) Signature de la partie prenante.

(N° 43)

PERSONNEL.

Décorations.—Promotions.—Décisions diverses.

1° DÉCORATIONS.

Décret du président de la république du 30 juin 1851.

M. Croizette Desnoyers, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe, chargé du service de l'arrondissement de Châtellerault (Vienne), et attaché en outre aux travaux du chemin de fer de Tours à Bordeaux, est nommé chevalier de la Légion d'honneur, à raison des services spéciaux qu'il a rendus à l'administration.

2° PROMOTIONS.

Arrêté du ministre des travaux publics du 30 juin 1851.

M. Chambrelent, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 2e classe, est élevé à la 1re classe de son grade.

3° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêtés du ministre des travaux publics.

12 *juillet* 1851. — Le service des irrigations, desséchements et usines dans le département du Pas-du-Calais, cessera de former un service spécial et sera réuni au service ordinaire du département.

Le nombre des arrondissements du service ordinaire du département du Pas-de-Calais, réduit à trois par décision du 11 décembre 1848, sera reporté à quatre, dont l'un sera confié à l'ingénieur ordinaire actuellement chargé du service hydraulique.

22 *juillet* 1851. — M. Bleschamp, ingénieur en chef des ponts et chaussées, actuellement chargé du service du département des Hautes-Pyrénées, sera chargé du service du département de la Creuse, en remplacement de M. de Geoffroy, qui le remplacera lui-même dans son poste actuel.

Idem. — M. Marchand, ingénieur des ponts et chaussées, chargé du service de l'arrondissement de Tours, sera chargé de l'arrondissement d'Aubusson (Creuse), en remplacement de M. Tainturier.

M. Angiboust, ingénieur des ponts et chaussées, chargé de l'arrondissement de Domfront (Orne), sera chargé de l'arrondissement de Tours, en remplacement de M. Marchand.

M. de la Tournerie, ingénieur des ponts et chaussées, chargé de l'arrondissement de Vannes, remplacera M. Angiboust à Domfront.

23 *juillet* 1851. — M. Trit, ingénieur des ponts et chaussées de 1re classe, chargé de l'arrondissement de Neufchâtel, sera mis en disponibilité.

(N° 44)

Classements de routes départementales. — Dates et extraits des décrets y relatifs.

25 *février* 1851. — La partie de la route nationale n° 163, d'Angers à Rennes, délaissée par suite de rectification dans l'intérieur de la ville de Châteaubriant (Loire-Inférieure), formera désormais une dépendance de la route départementale n° 3, de Châteaubriant à Laval, qui aura ainsi son point de départ sur la place de Lamotte, à l'embranchement de la route nationale n° 178.

Idem. — Le chemin vicinal de grande communication, de Montargis à Branles, est et demeure classé au rang des routes départementales du Loiret, sous le n° 16, et la dénomination de route de Montargis à Montereau.

6 *mai* 1851. — La route départementale de la Haute-Garonne n° 21, de Villefranche à Revel, sera rectifiée dans la traverse de Villefranche, suivant la direction générale indiquée en rouge sur le plan d'ensemble visé par l'ingénieur en chef, le 4 octobre 1848, et de manière à s'embrancher sur la route nationale n° 113, vis-à-vis la rue du Four.

19 *mai* 1851. — L'embranchement à ouvrir sur le territoire de Lot-et-Garonne, pour rattacher la route départementale n° 16, d'Agen à Bourg-de-Visa, à la route de Tarn-et-Garonne n° 28, de Castel-Sagrat à Moissac, est classée au rang des routes départementales de Lot-et-Garonne sous le n° 20 et la dénomination de route d'Agen à Moissac.

(N° 45)

[14 janvier 1851.]

Expropriation; jury; pouvoirs expirés. — (Courtine et autres. — *Le jury ne peut, après la clôture de sa session, être convoqué de nouveau et saisi de litiges survenus postérieurement à la date de sa première convocation, lors même que ces litiges se rattacheraient au jugement d'expropriation qui a donné lieu à la formation du jury.*

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.)

La cour;

Attendu, en fait, que les jurés devant former le jury spécial appelé à régler les indemnités dues par suite du jugement d'expropriation du 20 juillet 1850, ont été désignés par arrêt de la cour de Paris, rendu le 2 août 1850, sur la requête du préfet de la Seine, portant que les parties n'étant pas d'accord sur la valeur des immeubles expropriés, il y avait lieu de recourir à un jury spécial;

Que le jury a été convoqué pour le 19 août, et que, dans une session ouverte ledit jour, et déclarée close le 27 du même mois, il a statué sur toutes les affaires qui lui avaient été déférées lors de cette convocation;

Que c'est postérieurement, et à la date du 28 septembre seulement, que l'administration a signifié ses offres aux demandeurs;

Que, par suite d'une ordonnance rendue le 27 septembre, par le magistrat directeur, le jury a été de nouveau convoqué pour le 17 octobre, et saisi du litige relatif au règlement de l'indemnité due aux demandeurs en cassation;

Attendu, en droit, qu'aux termes de l'article 44 de la loi du 3 mai 1841, le jury ne connaît que des affaires dont il a été saisi au moment de sa convocation; qu'à plus forte raison ne peut-il pas connaître des litiges qui n'ont pris naissance qu'après que la clôture de la session pour laquelle il avait été convoqué a mis fin à ses pouvoirs;

Attendu, d'une part, qu'à la date du 19 août, jour pour lequel le jury avait été convoqué, aucun litige n'existait encore entre les parties; qu'en effet, il n'y a litige et nécessité de régler l'indemnité,

qu'autant qu'il y a désaccord, par suite d'un refus formel ou tacite d'acceptation des offres faites par l'administration;

Attendu, d'autre part, que la session du jury avait été close le 27 août, et qu'ainsi ses pouvoirs étaient épuisés longtemps avant l'expiration de la quinzaine qui a suivi les offres notifiées par l'administration, le 28 septembre;

Attendu qu'en cet état de l'existence de nouveaux litiges, il y avait lieu de recourir à un jury spécial dans les formes prescrites par les articles 30 et suivants de la loi de 1841;

Qu'il suit de ce qui précède, que le magistrat directeur, en déclarant que le jury était dûment saisi des affaires à lui déférées, et le jury, en statuant sur les affaires dont il ne se trouvait pas saisi légalement, ont excédé leurs pouvoirs, et expressément violé les articles 30 et 44 de la loi du 3 mai 1841;

Casse, etc.

(N° 46)

[22 mars 1851.]

Extraction de matériaux; terrain clos.—(Blancler.)—*Les entrepreneurs jouissent, en vertu de l'arrêt du conseil du* 7 *septembre* 1755, *du droit d'extraire les matériaux nécessaires à leurs travaux dans les lieux qui leur sont indiqués, sans pouvoir toutefois opérer leurs fouilles dans les lieux fermés de murs ou d'une autre clôture équivalente suivant les usages du pays. — Cette exception, stipulée en faveur des lieux fermés, ne peut, d'après l'arrêt du conseil du* 20 *mars* 1780, *s'entendre que des cours et jardins, vergers et autres possessions de ce genre attenant aux habitations, et ne doit pas être étendue aux herbages, bois, vignes et autres terres de la même nature, quoique closes* (*).

Le sieur Cordier, entrepreneur du chemin vicinal de grande communication n° 11, d'Angers à Baugé, a été autorisé par un arrêté du préfet de Maine-et-Loire, du 21 mars 1850, à prendre les matériaux nécessaires à ses

---

(*) *Voir* l'arrêt conforme du 5 juin 1846, *Provençal*, 2e série, t. VI, p. 362. *Voir* également l'arrêt du 1er juillet 1840, *de Champagné-Giffart*, 1re série, t. X, p. 311.

travaux dans un clos de vigne appartenant au sieur Blancler, propriétaire à Saint-Barthélemy, ledit clos séparé de la maison du sieur Blancler par le chemin vicinal dont il vient d'être parlé.

Le sieur Blancler a réclamé contre cette désignation en se fondant sur ce que son terrain, qui était fermé de toutes parts par une haie vive et des fossés de 4 à 5 pieds de largeur, se trouvait clos suivant l'usage des lieux et que, dès lors, il devait jouir de l'exemption prononcée par l'arrêt du 7 septembre 1755.

Cette réclamation a été rejetée par un arrêté du conseil de préfecture de Maine-et-Loire, en date du 13 mai 1850.

Pourvoi du sieur Blancler.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu les arrêts du conseil des 7 septembre 1755 et 20 mars 1780;

Vu la loi des 19-22 juillet 1791, celle du 21 mai 1836;

Considérant qu'aux termes de l'arrêt du conseil du 7 septembre 1755, les entrepreneurs de travaux publics peuvent prendre des matériaux, pour l'exécution des travaux dont ils sont adjudicataires, dans tous les lieux qui leur sont indiqués, sans toutefois qu'ils puissent les prendre dans les lieux qui sont fermés de murs ou autre clôture équivalente suivant les usages du pays; que cette exception, stipulée en faveur des lieux fermés, ne peut, d'après l'arrêt du conseil du 20 mars 1780, s'entendre que des cours et jardins, vergers et autres possessions de ce genre, attenant aux habitations, et ne doit pas être étendue aux herbages, bois, vignes et autres terres de la même nature, quoique closes;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, ce qui d'ailleurs n'est pas contesté, que le terrain désigné par l'arrêté du préfet de Maine-et-Loire en date du 21 mars 1850 est un clos de vigne, lequel est séparé de l'habitation du sieur Blancler par le chemin vicinal de grande communication n° 11; que, dès lors, il ne rentre pas dans le cas d'exception qui résulte de la combinaison des arrêts du conseil des 7 septembre 1755 et 20 mars 1780;

Art. 1er. La requête du sieur Blancler est rejetée.

(N° 47)

[29 mars 1851.]

Chemins de fer; fossés. — *Contravention de grande voirie.* — (Chabanne et Drevet.) — *L'établissement de ponceaux sur les fossés d'un chemin de fer pour le traverser à niveau constitue une contravention de grande voirie, nonobstant le droit de servitude prétendu par le contrevenant.*

Le sieur Chabanne, riverain du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, a fait établir par Drevet, son ouvrier, des ponceaux en charpente, à l'aide desquels ils peuvent traverser la voie à niveau. Traduits, pour ce fait, devant le conseil de préfecture de la Loire, ils ont d'abord été condamnés par défaut à 16 francs d'amende et à la démolition des ouvrages; mais le sieur Chabanne ayant formé opposition à cet arrêté, il a prétendu pour sa défense que, lors de la cession de la partie de son terrain occupée par le chemin de fer, il s'était réservé la faculté d'accéder au chemin pour passer d'une partie de sa propriété dans l'autre.

Le conseil de préfecture, par un nouvel arrêté, a déclaré l'opposition recevable et a sursis à statuer jusqu'à ce que le sieur Chabanne eût fait prononcer par les tribunaux civils sur la réalité du droit de servitude qu'il invoque.

Le ministre des travaux publics a demandé la réformation de cet arrêté, se fondant sur ce qu'en vertu de l'ordonnance du 4 août 1731, rendue applicable aux chemins de fer par la loi du 15 juillet 1845, toute entreprise non autorisée sur ces voies publiques constitue une contravention.

Le conseil d'état a statué dans le sens de ces conclusions.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu le pourvoi formé par le ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au conseil :

1° Réformer un arrêté en date du 15 janvier 1847, par lequel le conseil de préfecture de la Loire a déclaré surseoir à statuer sur un procès-verbal de contravention de grande voirie, dressé le 26 octobre 1845, contre les sieurs Chabanne et Drevet, pour avoir établi des ponceaux en bois sur les fossés de limite du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne;

2° Faire application auxdits sieurs Chabanne et Drevet de la peine portée dans le § 2 de l'article 11 de la loi du 15 juillet 1845;

Vu l'ordonnance du 4 août 1731;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 29 floréal an X;

Vu la loi du 15 juillet 1845;

Considérant que le fait imputé aux sieurs Chabanne et Drevet consisterait à avoir établi un passage à l'aide de ponceaux en bois sur les fossés de limite du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne; que ce fait constituerait une contravention à l'ordonnance du 4 août 1731 et à la loi du 15 juillet 1845, dont il appartenait au conseil de préfecture de connaître, nonobstant le droit de servitude prétendu par ledit sieur Chabanne;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de la Loire, du 15 janvier 1847, est annulé.

2. Les sieurs Chabanne et Drevet sont renvoyés devant ledit conseil pour être statué à leur égard ce qu'il appartiendra.

(N° 48)

[29 mars 1851.]

Entrepreneur; extraction de rocher; demande d'un prix nouveau. — (Caron.) — *Demande formée par un entrepreneur de l'amélioration d'un port, à l'effet d'obtenir un prix supplémentaire pour l'extraction de blocs d'une exploitation plus difficile que ne l'aurait prévu le devis. Rejet par le motif que le traité avait fixé un prix uniforme pour l'extraction de toutes les roches du port, sans distinction de leur nature.*

Les travaux d'amélioration du port de Porthalliguen ont été adjugés le 8 août 1842 au sieur Caron aux prix d'estimation, c'est-à-dire moyennant la somme de 99 402f.19. Ces travaux, consistant uniquement en déblais, comprenaient le curage, le déroctage et l'agrandissement du port.

En 1847, le sieur Caron demanda à l'administration que de nouveaux prix fussent fixés pour l'extraction de gros blocs de granit et de pierres de taille provenant du déroctage du port, par le motif que le prix de 3f.61, porté au devis, était insuffisant et le constituait en perte. Le sieur Caron demandait en outre qu'on appliquât ces prix à un cube de 4 000 mètres qui, selon lui, avaient été enlevés dans des conditions que ne prévoyait pas le devis. Il fai-

sait observer, à l'appui de sa demande, que l'article 8 du devis ainsi conçu : « Le rocher sera extrait *par les moyens ordinaires d'exploitation à la » mine*, etc., » ne pouvait être appliqué aux blocs énormes de granit ou rocher vif gisant sous la surface, et dont l'extraction avait nécessité des travaux de fente, smillage et bardage.

L'ingénieur ordinaire, consulté sur le mérite de la réclamation du sieur Caron, établit que le prix de revient devait être porté de 3f.61 à 7f.49 pour les rochers employés dans les maçonneries, et 8f.64 pour les rochers employés aux lieux de dépôt. Il proposait d'appliquer ces prix aux travaux déjà faits en allouant à l'entrepreneur une indemnité de 21 400 francs.

Cette proposition fut rejetée par l'administration, conformément à un avis du conseil général des ponts et chaussées, motivé, en droit, sur l'article 11 des clauses et conditions générales, et, en fait, sur ce que le prix de 3f.61 était un prix moyen qui pouvait être inférieur à la valeur du travail en exécution, mais qui devait être avantageux à l'entrepreneur pour l'exécution des couches supérieures dont l'enlèvement avait été beaucoup plus facile.

L'entrepreneur a porté alors ses réclamations devant le conseil de préfecture du Morbihan, qui les a déclarées non recevables par un arrêté en date du 6 mars 1849.

Sur le pourvoi formé par le sieur Caron contre cet arrêté, est intervenue la décision suivante, rendue conformément aux conclusions du ministre des travaux publics :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la requête présentée au nom du sieur Félix Caron, tendant à ce qu'il plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département du Morbihan, en date du 6 mars 1849, qui déclare cet entrepreneur non recevable à demander qu'il lui soit alloué un prix particulier et distinct du prix fixé au devis de son entreprise, pour l'extraction du rocher par lui rencontré dans les travaux de curage du port de Porthalliguen ; ce faisant, dire et ordonner qu'il sera établi un prix supplémentaire pour l'extraction des blocs de granit qui ont été enlevés par lui dans des conditions différentes de celles du marché et en dehors des prévisions du devis ; allouer à l'entrepreneur : 1° la somme de 21 415 francs, conformément au rapport d'ingénieur du 14 août 1847, et 2° celle de 2 515 francs pour 500 mètres cubes par lui extraits depuis ledit rapport, et à payer 8f.64 au lieu de 3f.61 ;

Vu le cahier des clauses et conditions générales ;

Vu l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Considérant que ni le devis ni le bordereau des prix de l'adjudication du sieur Caron n'ont indiqué la nature spéciale du rocher que cet entrepreneur devrait rencontrer dans ses travaux de curage et

d'érootage du port de Porthalliguen; que le bordereau des prix a fixé uniformément et sans distinction aucune le prix d'extraction de toutes les roches du port à 3f.61 le mètre cube, et qu'ainsi le sieur Caron n'est pas fondé à prétendre que ce prix n'est pas applicable aux blocs de nature granitique qu'il a extraits du port, conformément à son traité;

Art. 1er. La requête du sieur Caron est rejetée.

(N° 49)

[5 avril 1851.]

Entrepreneur; souterrain; changements au mode d'exécution prévu au devis; décompte; réserves. — (Dagieu.) — *Lorsque l'administration s'est engagée à fournir des matériaux à pied d'œuvre, pour l'exécution d'un souterrain, cette expression* A PIED D'ŒUVRE *s'entend à la tête du souterrain ou à l'entrée des puits. — Une indemnité est due à un entrepreneur quand, au lieu d'une galerie centrale pour l'extraction des déblais, il est forcé d'exécuter deux galeries latérales. — Le changement apporté à la disposition d'un pont de service prévu au projet, motive une augmentation de prix sur le transport des déblais, si ce changement a accru la difficulté de ce transport. — Les intérêts ne sont dus qu'à partir de la demande.*

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu le pourvoi du ministre des travaux publics, par lequel ledit ministre défère au conseil un arrêté du conseil de préfecture de Seine-et-Marne, en date du 21 janvier 1850, qui a condamné l'administration à payer au sieur Dagieu la somme de 77 260f.78, avec les intérêts à 5 pour 100 par an, à partir du 15 mars 1847, jour de la demande, dépens compensés, et conclut à l'annulation de cet arrêté pour cause d'erreurs matérielles et pour fausse interprétation des clauses et conditions du marché passé avec cet entrepreneur;

Vu les requêtes sommaire et ampliative présentées au nom du sieur Dagieu, entrepreneur de travaux publics à Trilport (Seine-et-

Marne), et tendant à ce qu'il plaise au conseil maintenir la condamnation de principe prononcée contre l'état par le même arrêté du 21 janvier 1850, et lui allouer le chiffre de l'indemnité tel qu'il l'avait fixé par sa demande devant le conseil de préfecture, savoir : pour bardage des matériaux, 111 790f.95, ou subsidiairement, 81 401f.20, et plus subsidiairement, 71 736 francs; pour déblai de la reprise en sous-œuvre des pieds-droits, 11 100 francs, ou subsidiairement, 9 836f.95, et pour déblais transportés sur la rive opposée de la Marne par le pont de service, 34 080 francs, ou subsidiairement, 25 560 francs, sauf à déduire sur les sommes qui seront allouées pour les deuxième et troisième chefs de demande, les sommes portées au décompte en exécution de la décision ministérielle du 26 décembre 1847; ordonner le payement des intérêts, pour les travaux achevés au 5 mars 1847, à partir de cette époque, et, pour les autres travaux, au fur et à mesure de leur avancement, et condamner le ministre des travaux publics, représentant l'état, aux dépens;

Vu les décisions du ministre des travaux publics des 26 décembre 1847 et 11 février 1848;

Vu le cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4;

Considérant que les deux pourvois sont connexes, et qu'il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule et même décision;

En ce qui touche le bardage des matériaux :

Considérant qu'aux termes du marché passé avec le sieur Dagieu, les matériaux devaient lui être livrés à pied-d'œuvre;

Considérant que si, dans les éléments du prix de la main-d'œuvre de la maçonnerie, le devis a compris l'approche des matériaux, et si, dans l'espèce, ces expressions « *à pied d'œuvre* » ne peuvent signifier au pied des échafauds et à la portée immédiate des ouvriers, il résulte de l'instruction et il est reconnu par l'administration que les lieux de dépôt des matériaux étaient à une distance moyenne de 220 mètres de la tête du souterrain à construire, et séparés de cette tête par des pentes de 8 à 11 centimètres par mètre; que, dans ces circonstances, les matériaux ne peuvent être considérés comme *livrés à pied d'œuvre*, selon la juste interprétation de ces mots; que, dès lors, il doit être tenu compte, conformément à l'article 22 des clauses et conditions générales, au sieur Dagieu, qui a réclamé dès le principe, des frais qu'a dû occasionner le bardage, jusqu'à l'entrée du souterrain, des matériaux ainsi approvisionnés; qu'il résulte de l'instruction que la quantité de matériaux dont le transport doit être ainsi payé à l'entrepreneur, estimée dans

le principe par les ingénieurs à 12 000 mètres cubes, doit, déduction faite des objets qui ont servi à la composition des mortiers et bétons, lesquels ont été rendus, comme ils devaient l'être, au lieu où l'entrepreneur fabriquait lesdits mortiers et bétons, être évaluée à 12 200 mètres, chiffre porté par les ingénieurs au décompte définitif, et que le prix dû à l'entrepreneur pour ce transport doit être fixé à 4f.30 par mètre cube;

En ce qui touche l'extraction des déblais par galeries latérales :

Considérant que, par le devis et le cahier des charges, l'administration supposait que l'extraction aurait lieu au moyen d'une large galerie centrale; que le sieur Dagieu, soumissionnaire, a dû établir ses calculs en conséquence, et qu'il est reconnu par les ingénieurs que la substitution, sur une longueur de 200 mètres courants, de galeries latérales à une large galerie centrale, a occasionné à l'entrepreneur plus de difficultés et de sujétion; que cette modification dans l'exécution a ainsi changé les bases des prix, et qu'il doit être tenu compte à l'entrepreneur de l'excédant de frais qu'a entraîné ladite modification;

Considérant qu'il résulte des réserves mises par l'entrepreneur à l'acceptation des décomptes définitifs de 1848 et 1849, qu'il n'avait abandonné sa réclamation sur ce point que dans la pensée qu'on lui allouerait la somme de 4 000 francs, conformément à la décision ministérielle de 1847; que cette somme ne lui ayant point été accordée, aucune transaction ne peut être considérée comme intervenue sur ce chef de réclamation; que si les ingénieurs ont d'abord évalué approximativement à 2 000 mètres cubes la quantité de déblais ainsi extraits, il n'est pas justifié par le sieur Dagieu et il ne résulte pas d'ailleurs de l'instruction que la quantité réelle ainsi extraite ait été supérieure à celle de 1 672mc.42 portée au décompte définitif; qu'il résulte de l'instruction que le surcroît de frais qui a dû résulter, pour l'extraction de cette quantité, de la modification dont il s'agit, doit être fixé à 4 francs par mètre cube de déblais ainsi extraits;

En ce qui touche le transport des déblais par le pont de service :

Considérant que l'entrepreneur Dagieu a dû établir ses calculs d'après la supposition de l'établissement du pont de service conformément au projet annexé au devis et cahier des charges, et que l'abaissement de ce pont de service, en augmentant d'un manière notable les difficultés du transport, a changé les bases des prix; que, dès lors, il doit être tenu compte à l'entrepreneur du surcroît de dépense occasionné par ce changement;

Considérant que si les ingénieurs ont d'abord évalué approximativement à 24 000 mètres cubes la quantité des déblais qui devaient

être transportés par le pont de service, il résulte des calculs par eux établis après la confection des travaux que la quantité ainsi transportée n'a été réellement que de 18 000 mètres cubes; qu'il résulte de l'instruction que le surcroît de dépense occasionné au sieur Dagieu par cet abaissement du pont doit être fixé à 1 franc par mètre cube;

En ce qui touche les intérêts :

Considérant qu'aux termes des articles 34 et 35 des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs, celui dont les travaux ont été définitivement reçus peut, s'il n'est pas entièrement soldé à l'expiration du délai de garantie, prétendre aux intérêts des sommes qui lui restent dues à dater de cette époque; mais que ces intérêts, conformément à l'article 1153 du Code civil, ne peuvent remonter au delà de la demande;

Considérant que les travaux exécutés par le sieur Dagieu ont été définitivement reçus après l'expiration du délai de garantie; mais que, faute par le sieur Dagieu de justifier d'aucune demande d'intérêts faite devant le conseil de préfecture, les intérêts ne peuvent lui être alloués qu'à partir de la date de la requête par lui présentée devant le conseil d'état, et par laquelle il a demandé le maintien, sur ce point, de l'arrêté du conseil de préfecture qui d'office lui a alloué lesdits intérêts;

Art. 1er. L'état est condamné à payer au sieur Dagieu, en sus du montant de son décompte, après déduction audit décompte de la somme 8 744f.84 qui a été portée pour indemnité d'extraction et de transport de déblais, la somme de 77 149f.68, savoir :

	fr.
Pour bardage de 12 200 mètres cubes de matériaux à 4f.30.	52 460.00
Pour extraction par galeries latérales de 1 672m.42, à 4 fr. le mètre.	6 689.68
Pour transport de 18 000 mètres de déblais par le pont de service, à raison de 1 franc par mètre cube.	18 000.00
Total.	77 149.68

avec les intérêts à 5 pour 100 par an, à partir du 9 juillet 1850, date de l'enregistrement au conseil d'état de son mémoire en défense et de son mémoire ampliatif par lesquels il a conclu à l'allocation des intérêts de ladite somme de 77 149f.68, moins celle qu'antérieurement à ladite date, il aurait touchée en sus du montant de son décompte réduit de 8 744f.84, comme il vient d'être dit.

2. L'arrêté du conseil de préfecture de Seine-et-Marne, du 21 janvier 1850, est annulé en ce qu'il a de contraire à la présente décision.

3. L'état, en la personne du ministre des travaux publics, est condamné aux dépens.

4. Le surplus des conclusions tant du ministre des travaux publics que du sieur Dagieu est rejeté.

(N° 50)

[5 avril 1851.]

Indemnités; dommages; intérêts. — (Gaitet.) — *Fixation de l'indemnité due à un particulier à raison du dommage direct et matériel à lui causé par suite des travaux d'exhaussement d'un quai au devant de la maison dans laquelle il exerçait son commerce. — Les intérêts d'une indemnité de dommage sont dus seulement à partir du jour où ils ont été demandés.*

L'adoucissement des abords, rive gauche, du pont de la Tournelle, à Paris, a nécessité l'exhaussement de la chaussée du quai du même nom, au droit de la maison n° 25, où le sieur Gaitet, marchand de vins, occupe, à titre de locataire, une boutique avec entresol et autres dépendances. Le nouvel état des lieux a entraîné l'exhaussement du rez-de-chaussée qui se trouvait à 1m.50 en contre-bas de la voie publique, et la suppression de l'entresol.

Le propriétaire a reçu, pour ces modifications, une indemnité de 32 000 francs, à la condition de donner au sieur Gaitet un local équivalent à l'entresol, dont la jouissance était assurée à ce dernier pendant treize années de bail restant à courir.

Cependant ce locataire a demandé une indemnité de 20 000 francs, dont 15 000 francs pour privation de l'entresol, alléguant que cet entresol ne pourrait être remplacé par un autre local donnant également sur le quai de la Tournelle, et que, dès lors, le demandeur perdrait forcément la plus grande partie de sa clientèle, composée d'ouvriers du port, qui ne trouveraient plus chez lui l'avantage de pouvoir surveiller leurs affaires pendant les heures consacrées à leurs repas.

L'expert de l'administration et l'ingénieur en chef tiers expert ont proposé de fixer l'indemnité à 3 600 francs seulement, savoir :

	fr.
Pour chômages pendant cinq ou six mois.	2 000
Pour frais de déménagement, etc.	800
Et pour privation de jouissance de l'entresol.	800
Total.	3 600

Le sieur Gaitet a adhéré aux deux premiers articles de cette évaluation; mais il a persisté dans sa demande d'une somme de 15 000 francs pour perte de l'entresol.

Le conseil de préfecture, par arrêté du 4 juillet 1849, lui a alloué 8 000 fr., dont 6 800 francs pour perte de l'entresol et 1 200 francs pour chômages, frais de déménagement, etc. Cette décision est basée sur ce motif que la suppression de l'entresol entraînera une réduction de près de moitié dans les bénéfices que le locataire retire de son commerce.

Le ministre des travaux publics a attaqué ce règlement d'indemnité qui lui a paru exagéré.

« En recevant l'indemnité de 32 000 francs qui lui a été allouée, a dit le ministre, le propriétaire s'est engagé à mettre le locataire à même d'exercer son commerce avec autant de facilité que précédemment, et si le propriétaire pouvait remplir complétement cette obligation, l'administration ne serait tenue à aucune indemnité envers le locataire pour ce chef de réclamation. Ainsi il faut admettre que le propriétaire a donné au sieur Gaitet l'équivalent de l'entresol, en compensant même, autant que possible, la situation avantageuse de cet entresol par l'étendue du nouveau local; l'administration intervient pour suppléer à l'impuissance du propriétaire. Il ne s'agit donc en réalité que d'une indemnité complémentaire. C'est une situation particulière dont le conseil de préfecture n'a peut-être pas assez tenu compte. » Le ministre a conclu à ce que l'indemnité de 8 000 francs accordée par le conseil de préfecture fût réduite à 6 050 francs.

Le conseil d'état a alloué 6 300 francs par la décision suivante :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu le pourvoi formé par le ministre des travaux publics, et tendant à ce qu'il plaise au conseil réformer un arrêté du conseil de préfecture de la Seine, en date du 4 juillet 1849, qui a accordé au sieur Gaitet, marchand de vin traiteur, demeurant à Paris, quai de la Tournelle, n° 25, une indemnité de 8 000 francs pour dommage causé par les travaux d'exhaussement dudit quai de la Tournelle; ce faisant, réduire ladite indemnité à la somme de 6 050 francs;

Vu le mémoire en défense et la requête en recours incident présentés par le sieur Gaitet, ledit mémoire et ladite requête tendant à ce qu'il plaise au conseil : « rejeter le pourvoi du ministre des travaux publics, sauf en la partie des conclusions dudit ministre qui » tend à faire fixer à 2 000 francs l'indemnité de chômage pendant » six mois, et à 800 francs l'indemnité de déménagement et de » réemménagement; statuant, en conséquence, à cet égard, tant » sur les conclusions du ministre que sur celles de l'exposant, fixer » à la somme de 2 800 francs l'indemnité à laquelle le sieur Gaitet a » droit pour chômage pendant six mois, déménagement et réemmé-

» nagement; statuant sur le pourvoi incident dudit sieur Gaitet, lui » allouer : 1° une somme de 4 000 francs pour prolongation de chô- » mage au delà de six mois pendant lesquels les experts ont originai- » rement cru que le chômage devait durer ; 2° la somme de 1 700 fr. » par an pendant le nombre d'années qui restaient à courir sur son » bail au moment des travaux, sauf déduction du temps à raison » duquel il aura reçu une indemnité pour chômage ; condamner » l'administration aux intérêts de la somme totale allouée, lesquels » intérêts courront, à raison de 5 pour 100 l'an, depuis la date de » l'arrêté du conseil de préfecture ; condamner le ministre des tra- » vaux publics en tous les dépens devant le conseil de préfecture et » devant le conseil d'état ; »

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII, 16 septembre 1807 et 3 mars 1849 ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et des éléments d'appréciation soumis au conseil que l'indemnité accordée par le conseil de préfecture au sieur Gaitet est exagérée, et que, au moyen de l'allocation d'une somme de 6 300 francs, il lui sera suffisamment tenu compte du dommage direct et matériel éprouvé par lui ;

En ce qui touche les intérêts :

Considérant que le sieur Gaitet n'en a pas réclamé devant le conseil de préfecture ; qu'il en a pour la première fois fait la demande dans son mémoire en défense enregistré le 29 août 1850 ; qu'ainsi c'est à partir seulement de cette date qu'ils peuvent lui être alloués ;

Art. 1er. L'indemnité due au sieur Gaitet est fixée à la somme de 6 300 francs, avec les intérêts tels que de droit à partir du 29 août 1850.

2. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture de la Seine, en date du 4 juillet 1849, est réformé en ce qu'il a de contraire à la présente décision.

3. Le surplus des conclusions du ministre des travaux publics et du sieur Gaitet est rejeté.

4. Les dépens sont compensés.

(N° 51)

[5 avril 1851.]

Procédure; arrêté contradictoire. — (Husson.) — *Est contradictoire l'arrêté qui alloue à la partie réclamante une indemnité de dommage sur le vu d'un mémoire adressé par elle au préfet et du procès-verbal d'une expertise à laquelle elle a été régulièrement représentée, alors même qu'elle n'aurait pas eu connaissance des conclusions du tiers expert. — Le conseil de préfecture excède ses pouvoirs en admettant l'opposition formée contre cet arrêté et en statuant de nouveau sur la contestation.*

Le sieur Husson, marchand de toiles goudronnées, tentes de marine, bâches, etc., demeurant quai de la Tournelle n° 15, a adressé, le 28 juillet 1848, au préfet de la Seine, un mémoire par lequel il réclamait 80 000 francs pour le préjudice que lui occasionnaient les travaux d'exhaussement du quai. Une expertise a été ordonnée. L'expert de l'administration et celui du sieur Husson se sont accordés à fixer le chiffre de l'indemnité à 6 000 francs. Mais l'ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées, agissant comme tiers expert, a été d'avis de n'allouer que 4 000 francs.

Par un premier arrêté du 4 juillet 1849, le conseil de préfecture a accordé 4 500 francs; puis il a pris, le 13 août suivant, sur l'opposition du sieur Husson, une nouvelle décision portant allocation de la somme de 6 000 francs proposée par les experts. Le conseil a considéré que son premier arrêté avait les caractères d'un arrêté par défaut, attendu que le rapport de l'ingénieur en chef tiers expert n'avait pas été communiqué au sieur Husson, qui n'avait pu fournir ses contredits et défenses.

Le ministre des travaux publics s'est pourvu contre cette décision, comme ayant porté à un taux trop élevé l'indemnité due au sieur Husson.

Le conseil d'état l'a annulée pour excès de pouvoir en ces termes :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII, 16 septembre 1807 et 3 mars 1849;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'arrêté du 4 juillet 1849, auquel le sieur Husson a été reçu opposant par celui du 13 août suivant, a été rendu sur le vu d'un mémoire adressé par ledit sieur Husson au préfet de la Seine, le 28 juillet 1848, et du

procès-verbal d'une expertise à laquelle il a été régulièrement représenté; qu'ainsi ledit arrêté a été rendu contradictoirement et n'était pas susceptible d'être attaqué par la voie de l'opposition; que, dès lors, le conseil de préfecture avait épuisé sa compétence et n'a pu, sans excéder ses pouvoirs, statuer de nouveau sur la contestation;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de la Seine, du 13 août 1849, est annulé pour excès de pouvoirs.

2. Les dépens sont compensés.

(N° 52)

[5 avril 1851.]

Bacs; contribution foncière; fermier. — (Dumontet.) — *Le concessionnaire d'un bac appartenant à l'état, n'est pas tenu, à moins de stipulation contraire, du payement de la contribution foncière assise sur ce bac; cette contribution est due par l'état* (*).

(EXTRAIT DU RECUEIL DE MM. LEBON ET GAUTÉ.)

Une ordonnance royale du 11 mars 1839 ayant autorisé l'établissement d'un bac sur la Charente, au passage de Portablé, dans la commune de Courcoury (Charente-Inférieure), le sieur Dumontet s'est rendu adjudicataire des travaux moyennant la concession d'un péage pendant vingt-neuf années, à l'expiration desquelles le bac et tout le matériel de l'exploitation deviendraient la propriété pleine et entière de l'état. Les travaux sont aujourd'hui achevés, et le sieur Dumontet exploite le bac en vertu de la concession qui lui en a été faite.

En 1849, il a été porté en cette qualité au rôle foncier de la commune de Courcoury, pour une contribution de 46f.59, à raison d'un revenu de 218 francs attribué au bac dont il s'agit. Il a formé aussitôt une demande en décharge de cette cotisation, se fondant sur ce qu'il avait été simplement constructeur du bac pour le compte de l'état, et sur ce que n'en étant ni propriétaire, ni usufruitier, ni usager, il n'en pouvait devoir les contributions Mais sa demande a été rejetée par un arrêté du conseil de préferture de la Charente-Inférieure, en date du 25 juillet 1849, motivé sur ce que le réclamant devait être considéré comme usufruitier ou usager du bac de Courcoury.

(*) *Voir* à ce sujet MM. Macarel et Boulatignier, *de la Fortune publique*, t. III, p. 124.

Pourvoi du sieur Dumontet.

Le ministre des finances pense que ni l'une ni l'autre des qualités attribuées au réclamant par le conseil de préfecture ne saurait lui appartenir dans le sens rigoureux de la loi. Mais la décision du conseil de préfecture ne lui paraît pas moins juste au fond. Si le requérant n'est ni usufruitier ni usager, il est concessionnaire, et, comme tel, il exerce tous les droits du propriétaire; il touche la totalité du revenu; il a réellement tout le domaine utile de la propriété pendant la durée de la concession, et sous ce rapport, il paraît imposable au même titre que l'emphytéote, qui a été déclaré passible de la contribution foncière. Le sieur Dumontet est dans la position des compagnies concessionnaires de canaux et de chemins de fer, qui sont partout, conformément aux lois de concession, nominativement imposées, bien que les canaux et les chemins de fer soient des propriétés de l'état. Par ces motifs, le ministre estime qu'il y a lieu de rejeter le pourvoi.

Le conseil a statué en sens contraire.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu les lois des 2 messidor an VII et 18 juillet 1836;

Considérant qu'aux termes de l'article 2 de la loi du 18 juillet 1836, les lois qui régissent la contribution foncière sont applicables aux bacs;

Considérant que la contribution foncière est due par le propriétaire, et que le cahier des charges ci-dessus visé ne contient aucune disposition aux termes de laquelle le sieur Dumontet soit tenu de payer, au lieu et place de l'état, la contribution foncière assise sur le bac de Courcoury;

Art. 1er. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture de la Charente-Inférieure, en date du 23 juillet 1849, est annulé.

2. Il est accordé décharge au sieur Dumontet de la somme de 46f.59, montant de la contribution foncière à laquelle il a été imposé sur le rôle de la commune de Courcoury, pour l'année 1849, comme touchant les revenus du bac de ladite commune.

(N° 53)

[7 avril 1851.]

Loi relative à la délimitation de la zone frontière et à la compétence de la commission mixte des travaux publics.

L'assemblée nationale a adopté la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. La zone frontière dans l'étendue de laquelle ne peuvent s'exécuter les travaux spécifiés par l'article 6 de la loi du 19 janvier 1791 et par le décret du 22 décembre 1812, qu'autant que les projets en ont été soumis à l'examen préalable d'une commission mixte des travaux publics, sera déterminée par un règlement d'administration publique, accompagné d'un plan délimitatif désignant les départements, arrondissements, communes et portions de commune compris dans ladite zone.

2. Cette zone comprendra des portions de territoire réservées, dans lesquelles les lois, décrets et règlements relatifs aux travaux mixtes continueront d'être appliqués aux chemins vicinaux de toutes classes; mais ces chemins pourront, à l'avenir, s'exécuter librement dans tout le reste de la frontière.

3. Le règlement d'administration publique déterminant l'étendue de la zone frontière et des portions de territoire réservées sera rendu dans le délai d'un an, à partir du jour de la promulgation de la présente loi.

Ce règlement réunira, en les coordonnant et les modifiant au besoin, les dispositions relatives aux travaux mixtes de l'état, des départements et des communes, dans l'étendue de la zone frontière et dans le rayon des enceintes fortifiées.

4. La zone frontière établie conformément aux dispositions de l'article 1er, et les portions de territoire réservées en vertu de l'article 2 pourront être réduites par un décret du pouvoir exécutif; mais, une fois réduites, elles ne pourront être étendues que dans les formes prescrites par l'article 1er, et sur l'avis d'une commission de défense.

5. A l'avenir, la commission mixte des travaux publics sera composée ainsi qu'il suit :

Quatre conseillers d'état, dont un président de la commission ;

Deux inspecteurs généraux du génie militaire ;
Un inspecteur général de l'artillerie ;
Deux inspecteurs généraux des autres armes ;
Deux inspecteurs généraux des ponts et chaussées ;
Un officier général de la marine ;
Un inspecteur général, membre du conseil des travaux maritimes ;
Un secrétaire archiviste.

Le président et les membres seront nommés par le président de la république, sur la présentation des ministres secrétaires d'état de la justice, de la guerre, des travaux publics et de la marine.

Les secrétaires des comités du génie et de l'artillerie, du conseil d'amirauté, du conseil des travaux de la marine et du conseil général des ponts et chaussées, assisteront aux séances de la commission, mais n'auront pas voix délibérative.

6. Les contraventions aux lois et ordonnances sur les travaux mixtes seront constatées par procès-verbaux dressés par les gardes du génie.

7. Dans le cas où, nonobstant la notification faite par les gardes du génie des procès-verbaux de contravention, les contrevenants ne rétabliraient pas l'ancien état des lieux dans le délai qui leur sera fixé, l'autorité militaire transmettra les procès-verbaux au préfet du département. Le conseil de préfecture statuera, après les vérifications qui pourront être jugées nécessaires.

Toutefois, si, après la notification faite en vertu du présent article, les contrevenants poursuivent leur infraction, le conseil de préfecture ordonnera sur-le-champ la suspension des travaux, et l'autorité militaire sera chargée d'assurer cette suspension.

8. Tout jugement de condamnation rendu en exécution de l'article précédent fixera le délai dans lequel le contrevenant sera tenu de rétablir à ses frais l'ancien état des lieux.

Il sera notifié à la partie intéressée, par les gardes du génie, avec sommation d'exécuter, faute de quoi il y sera procédé d'office.

A défaut d'exécution après l'expiration des délais, les travaux seront faits par l'autorité militaire.

Le compte des dépenses sera transmis par le directeur des fortifications au préfet du département, qui l'arrêtera et en fera poursuivre le recouvrement, conformément à la loi du 19 mai 1802.

9. Les actions pour contravention à la présente loi ne pourront être exercées après l'expiration de l'année qui suivra la date du procès-verbal de réception des travaux. Ce délai passé, elles seront éteintes.

10. Les dispositions contraires à la présente loi sont abrogées.

(N° 54)

[12 avril 1851.]

Entrepreneur; retenue de garantie; intérêts. — (Béguery.) — *Interprétation d'une clause particulière d'un devis portant que l'entrepreneur pourrait, après la réception provisoire, obtenir la restitution de la moitié de la somme retenue pour garantie. — Décidé que cette clause conférait un droit à l'entrepreneur et ne constituait pas une simple faculté au profit de l'administration. — L'entrepreneur peut utilement demander les intérêts de la somme retenue pour garantie à partir du jour où il est en droit d'exiger la restitution de ladite somme. — Ces intérêts ne courent pas de plein droit.*

Le sieur Béguery, entrepreneur des barrages de Villeneuve et de Vaurot, sur l'Aisne, s'est pourvu contre un arrêté, en date du 26 septembre 1845, par lequel le conseil de préfecture de l'Aisne a rejeté plusieurs chefs de ses réclamations contre le décompte de son entreprise.

Le ministre des travaux publics a combattu ce pourvoi dans toutes ses parties, et il a formé lui-même un recours incident contre une disposition de l'arrêté précité qui a condamné l'administration à payer les intérêts de la moitié de la retenue de garantie à partir de la réception provisoire des travaux. Suivant le ministre, l'article 158 du devis, en stipulant que l'entrepreneur pourrait obtenir la moitié de la retenue aussitôt après la vérification du décompte qui devait suivre la réception provisoire, n'avait pas pour but de créer un droit au profit de l'entrepreneur, mais simplement d'attribuer aux ingénieurs la faculté de déroger à l'article 35 des clauses et conditions générales, afin de stimuler le zèle et de pouvoir récompenser l'activité de cet entrepreneur. L'administration avait donc pu se dispenser d'appliquer cette mesure exceptionnelle et facultative, sans encourir une condamnation au payement d'intérêts pour une somme qui n'était pas exigible.

Le conseil d'état n'a pas admis cette interprétation du devis, et a rejeté le recours incident du ministre. Quant aux chefs de réclamation présentés par le sieur Béguery, le conseil les a rejetés pour la plupart, et n'en a admis que quatre. Comme cette partie de sa décision est très-longue, et n'offre aucun intérêt de principe, on ne la transcrira pas ici. Voici celle qui statue sur le pourvoi du ministre des travaux publics.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

En ce qui touche le recours incident du ministre des travaux publics :

Considérant que les devis des travaux des barrages éclusés de Villeneuve et de Vaurot, en disposant que l'entrepreneur pourrait, après la réception provisoire et la vérification du décompte détaillé qui suivrait ladite réception, obtenir la restitution de la moitié de la somme retenue pour garantie, lui conférait le droit d'obtenir cette restitution, si l'administration ne contestait pas alors qu'il eût satisfait à ses obligations;

Considérant qu'il est établi que la réception provisoire des travaux du sieur Béguery a été faite en 1843, que le décompte détaillé des dépenses de l'entreprise a été dressé en même temps, et qu'il n'en est pas résulté que l'administration eût aucune réclamation à élever contre l'entrepreneur; que, dès lors, ledit sieur Béguery avait droit à la restitution de la moitié du fonds de garantie, et que, cette restitution n'ayant pas été faite, il y a lieu de lui allouer, conformément aux articles précités des devis et à l'article 1153 du Code civil, les intérêts de la première moitié de ce fonds à partir de la réception provisoire, et de la totalité de ce fonds à partir du jour correspondant de l'année suivante, s'il avait fait la demande desdits intérêts à ces époques, ou à partir de ses demandes, s'il les a faites postérieurement;

Art. 1er. . . . .

2. Les intérêts de la moitié de la somme retenue pour garantie seront alloués au sieur Béguery à partir de la réception provisoire, s'il les avait demandés dès cette époque, ou à partir de la demande qu'il justifiera en avoir faite après ladite époque. Les intérêts de la totalité de la somme retenue pour garantie seront alloués au sieur Béguery à partir du jour correspondant de l'année qui a suivi la réception provisoire, s'il les avait demandés dès cette époque, ou à partir de la demande qu'il justifiera en avoir faite après ladite époque.

3. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture de l'Aisne, en date du 26 septembre 1845, est annulé en ce qu'il a de contraire aux dispositions qui précèdent.

4. Le recours incident du ministre des travaux publics est rejeté.

5. Le surplus des conclusions du sieur Béguery est rejeté.

(N° 55)

[16 avril 1851.]

Grande voirie; chemins de fer; jours et issues; contravention; dépens. — (Veuve Délier.) — *Il appartient au préfet de donner alignement pour construire le long d'un chemin de fer. — L'exécution de l'arrêté pris par le préfet n'est pas subordonnée à l'approbation ministérielle. — On ne peut étendre l'application de l'article 5 de la loi du 15 juillet 1845, à la prohibition de construction de murs avec jours et issues au delà des distances mesurées suivant l'une des prescriptions de cet article. — La décision par laquelle le ministre a annulé un arrêté d'alignement le long d'un chemin de fer, ne fait pas obstacle à ce que l'administration exige la suppression du mur et des jours et issues construits en vertu de cet arrêté, si l'intérêt de la sûreté publique ou la conservation du chemin l'exigent. — L'article 130 du Code de procédure civile ne peut être appliqué aux poursuites exercées par l'administration pour la répression des contraventions qui lui paraissent avoir été commises en matière de grande voirie.*

Lors de l'établissement de la gare intérieure de Lille, la dame veuve Délier a été expropriée d'une partie de diverses maisons dont elle est propriétaire. Les plans officiels figuraient une rue latérale comme devant longer les portions de maisons non expropriées et les séparer de la gare.

L'année suivante, le préfet du Nord, par arrêté du 21 août 1846, accorda à madame veuve Délier un alignement sur la rue latérale et l'autorisation de bâtir.

A cette époque, la rue latérale n'existait encore qu'en projet, elle n'était ni classée parmi les voies municipales, ni même livrée à la circulation, et l'administration, ayant bientôt reconnu l'insuffisance des terrains affectés à la gare et la nécessité de comprendre dans cette gare le terrain destiné à celles des rues projetées qui ne seraient utiles ni comme voies municipales, ni comme voies d'accès à la gare, une ordonnance ministérielle du 12 décembre 1846 annula, comme rendu prématurément, l'arrêté du 21 août précédent, qui autorisait la dame Délier à bâtir sur la limite de sa propriété. Mais, pour ne pas léser les intérêts de cette dame, l'ordonnance réserva les droits, qui pouvaient résulter pour elle de la suppression de la rue latérale, en vue

de laquelle avait été fixée par le jury l'indemnité afférente aux parties de la propriété dont elle avait été expropriée le long de cette rue.

Mais madame Délier n'avait pas attendu la confirmation de l'arrêté pour élever, suivant l'alignement qui lui avait été indiqué, une façade avec jours et issues, et la construction était faite lorsque fut prise la décision du 12 décembre 1846.

Dans cette position, le préfet du Nord prit, le 14 du même mois, un arrêté par lequel il mettait madame Délier en demeure de supprimer les jours et issues qu'elle avait pratiqués sur le terrain destiné à la gare.

Sur le refus de cette dame, des procès-verbaux furent dressés contre elle, et le conseil de préfecture du Nord, par deux arrêtés successifs, dont le dernier, du 11 juin 1847, était contradictoire, la condamna : 1° à une amende de 25 francs ; 2° à supprimer, dans le délai d'un mois, les constructions, jours et issues qu'elle avait pratiqués à la limite du terrain acquis pour l'établissement de la gare.

C'est contre cet arrêté et subsidiairement contre l'arrêté préfectoral du 14 décembre 1846, et contre la décision ministérielle du 12 du même mois, que la dame Délier s'est pourvue devant le conseil d'état.

Elle soutenait que l'arrêté d'alignement du 21 août 1846 avait créé en sa faveur un droit dont on ne pouvait la priver, qu'elle avait bâti en vertu de ce droit, et que, loin de la condamner à l'amende, on lui devait une indemnité, non-seulement à raison des constructions par elles faites, mais encore à raison de l'augmentation de valeur qui devait résulter pour sa propriété de l'ouverture de la rue latérale, augmentation appréciée par le jury dans l'évaluation de l'indemnité qui lui a été accordée.

Le ministre répondait, au sujet de la condamnation à l'amende et de la suppression des constructions, qu'il résultait de tous les documents relatifs à cette affaire qu'à l'époque où le préfet a accordé à madame Délier l'alignement qu'elle demandait, la rue latérale n'était ni classée parmi les voies municipales, ni même livrée à la circulation ; que, dès lors, le terrain était une dépendance du chemin de fer et soumis, comme le chemin lui-même, aux prescriptions de la loi du 15 juillet 1845. Que par conséquent aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pouvait être établie dans une distance de 2 mètres du chemin de fer. Le ministre concluait de là que le préfet, en prenant son arrêté d'alignement avec jours et issues, avait manifestement violé la loi précitée, et que, dès lors, cet arrêté était nul, et ne pouvait créer aucun droit en faveur de la requérante.

Relativement aux droits de la dame Délier à une indemnité, le ministre rappelait que la décision ministérielle du 12 décembre 1846 réserve expressément ses droits à ce sujet, et qu'elle pourra les faire valoir ultérieurement suivant les formes tracées par la loi.

Malgré ces observations, le conseil d'état a annulé l'arrêté du conseil de préfecture.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la loi du 15 juillet 1845 ;

Vu l'ordonnance du 4 août 1731, l'arrêt du conseil du 27 février 1765, et les lois des 6-7-11 septembre 1790, 28 pluviôse an VIII et 29 floréal an X;

Vu l'article 42 de la loi du 3 mars 1849;

En ce qui touche le mur de clôture construit par la dame Délier :

Considérant qu'aux termes de l'article 3 de la loi du 15 juillet 1845 et des lois et règlements auxquels cet article se réfère, il appartenait au préfet de donner alignement pour construire le long du chemin de fer; que l'arrêté par lui pris à cet égard, sur la demande de la dame Délier, n'était point subordonné à l'approbation du ministre des travaux publics, et qu'ainsi ladite dame a pu, sans provoquer ni attendre cette approbation, user immédiatement de l'autorisation à elle conférée; qu'il n'est ni établi ni même allégué que le mur dont il s'agit ait été élevé en dehors de l'alignement fixé par l'arrêté précité et qu'il constitue une anticipation sur le chemin de fer ou sur ses dépendances; qu'enfin la décision par laquelle le ministre des travaux publics a annulé ledit arrêté ne saurait avoir eu pour effet, quelle que puisse être d'ailleurs son autorité, d'imprimer à une construction régulièrement faite avant cette décision le caractère d'une contravention de grande voirie; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture du Nord a ordonné la suppression du mur dont il s'agit;

En ce qui touche les jours et issues pratiqués dans ledit mur :

Considérant que, si l'article 5 de la loi du 15 juillet 1845 interdit d'établir aucune construction autre qu'un mur de clôture dans une distance de 2 mètres d'un chemin de fer, et si, dès lors, il interdit également de pratiquer des jours et issues dans un mur de cette nature, le même article dispose que la distance qu'il détermine sera mesurée, soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin, et, à défaut, d'une ligne tracée à 1m.50 à partir des rails extérieurs de la voie de fer;

Considérant qu'il n'est pas allégué que le mur élevé par la dame Délier ait été établi à ladite distance lors de sa construction; qu'ainsi les jours et issues par elles ouverts ne constituent pas une contravention de grande voirie;

Considérant, au surplus, que la présente décision ne fera point obstacle à ce que, si la sûreté publique ou la conservation du chemin de fer exige la suppression, soit dudit mur, soit desdits jours et issues, l'administration y fasse procéder conformément à l'article 10 de la loi précitée;

En ce qui touche les dépens :

Considérant que l'article 130 du Code de procédure civile, dont les dispositions ont été étendues, par l'article 42 de la loi du 3 mars 1849, aux instances suivies devant le conseil d'état, ne saurait recevoir son application aux poursuites exercées par l'administration pour la répression des contraventions qui lui paraissent avoir été commises en matière de grande voirie;

Art. 1er. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du Nord, en date du 11 juin 1847, est annulé; la dame veuve Délier est et demeure déchargée des condamnations prononcées contre elle par ledit arrêté.

2. Le surplus des conclusions de la dame veuve Délier est rejeté.

(N° 56)

[16 avril 1851.]

Entrepreneur; décompte; réclamation; recours incident. — (Broulliet.) — *Le retard apporté par l'administration à la livraison de la voie sur laquelle le ballastage doit être exécuté, peut donner lieu à indemnité. — Le recours incident peut être formé dans tout état de cause.*

Le sieur Broulliet, entrepreneur du ballastage d'une partie de la ligne du chemin de fer de Dijon à Châlon, comprenant la tranchée de Nuits, ayant élevé des réclamations au sujet des retards apportés à la livraison de cette tranchée, dont les travaux n'étaient pas terminés, le conseil de préfecture de la Côte-d'Or lui a accordé une indemnité de 2 050 francs.

Le ministre des travaux publics s'est pourvu contre l'arrêté du conseil de préfecture pour en demander l'annulation, et de son côté, l'entrepreneur a élevé un recours incident pour renouveler, devant le conseil d'état, les chefs de demande repoussés par le conseil de préfecture.

Dans son pourvoi, le ministre a fait valoir contre l'allocation de l'indemnité de 2 050 francs plusieurs arguments. Il a d'abord rappelé que l'administration avait eu égard, dans le règlement du compte de cet entrepreneur, à toutes les fausses manœuvres et dépenses qu'avait pu lui causer l'encombrement de ses carrières par suite de l'impossibilité où il s'était trouvé d'écouler le ballast au fur et à mesure de son extraction; que, d'un autre côté, on l'avait indemnisé de l'augmentation de matériel qu'il avait été invité à employer pour regagner une partie du temps perdu, par l'effet des difficultés éprouvées dans l'ouverture de la tranchée de Nuits, de sorte qu'en fait le sieur Broulliet n'avait rien perdu.

Discutant ensuite la question de droit, il s'est demandé si l'article 26 du devis qui fixe à sept mois le délai d'exécution des travaux devait être entendu comme faisant courir ce délai du jour de l'adjudication, ou du jour où l'entrepreneur aurait reçu l'ordre de commencer les travaux, et où il aurait été mis en mesure de pouvoir se conformer à cet ordre. Il a établi que l'administration était libre de faire entreprendre un peu plus tôt ou un peu plus tard la totalité ou partie des travaux; que, d'ailleurs, elle n'avait pas exigé qu'il terminât ses travaux dans le délai de sept mois, qu'elle n'avait manifesté aucune intention de lui faire subir une retenue ou d'établir une régie à son compte. Qu'enfin le délai est stipulé en faveur de l'administration et non en faveur de l'entrepreneur, et que celui-ci ne peut avoir droit à indemnité parce qu'il l'a dépassé.

En ce qui touche le recours incident, le ministre a fait observer qu'il était non recevable comme formé vingt jours après l'expiration du délai fixé par le décret du 22 juillet 1806.

Nonobstant ces observations, le conseil d'état a maintenu l'arrêté du conseil de préfecture et admis le recours incident.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui touche le pourvoi du ministre des travaux publics :

Considérant qu'il est établi que l'administration, qui devait livrer au sieur Broulliet la voie sur laquelle il avait à transporter le ballast dont il avait soumissionné la fourniture et la distribution, s'était engagée à faire cette livraison en temps utile pour que cet entrepreneur exécutât ses travaux dans le délai fixé par l'article 26 du cahier des charges;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le retard apporté par l'administration dans l'accomplissement de cet engagement a causé au sieur Broulliet, nonobstant les mesures qui ont été prises pour en atténuer les conséquences, un préjudice à raison duquel il avait droit à une indemnité, et que cette indemnité, qui ne devait point comprendre et n'a point compris les retards de payement dans le cours de l'exécution des travaux, a été convenablement réglée par le conseil de préfecture;

En ce qui touche le recours incident du sieur Broulliet :

Sur la fin de non-recevoir opposée par le ministre des travaux publics :

Considérant que le recours incident peut être formé en tout état de cause, et que l'acquiescement qui aurait pu résulter de ce fait, d'ailleurs non justifié, que l'entrepreneur aurait reçu sans réserve le montant des sommes à lui allouées par l'arrêté attaqué, se trouverait non avenu par suite du pourvoi principal du ministre des travaux publics;

Au fond :

Sur le chef relatif à l'erreur de métré qui aurait été commise sur le cube du ballast des 2e et 4e ateliers :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Broulliet a été invité à assister à l'opération dont il s'agit, et qu'il a refusé ou s'est abstenu d'y prendre part ; qu'il n'a d'ailleurs fourni aucune preuve de l'inexactitude du métrage dont il a contesté les résultats ; qu'ainsi, dans ces circonstances, c'est avec raison que sa réclamation sur ce chef a été rejetée par le conseil de préfecture ;

Sur le chef relatif au tassement opéré sur le cube du ballast :

Considérant que l'article 22 du cahier des charges, en disposant que le métré d'aucune partie de la fourniture ne pourrait être fait que dix jours au moins après la mise en cavaliers prismatiques, ne prescrivait point de faire cette opération dès que ce délai serait expiré, et que les indications contenues dans l'analyse des prix n'ajoutaient rien aux dispositions du cahier des charges sur ce point ;

Considérant que le sieur Broulliet n'a ni établi ni même allégué qu'il ait demandé, ainsi qu'il en aurait eu le droit, le mesurage du ballast après les dix jours de la mise en cavaliers prismatiques et avant l'achèvement des travaux ; qu'il n'y avait lieu, dès lors, dans cet état de choses, à ordonner la vérification nouvelle demandée par ledit sieur Broulliet ;

Sur le chef relatif à l'augmentation de prix pour sortie en rampe de la carrière de la grande issue de Gevrey :

Considérant qu'il n'a point été justifié par le sieur Broulliet que la difficulté des rampes dont il s'agit l'obligeât à employer et qu'il ait réellement employé des chevaux de renfort ;

Sur les chefs relatifs aux gros cailloux extraits des carrières des grande et petite issues de Gevrey, et aux gros cailloux cassés et employés comme ballast :

Considérant que les décomptes mensuels sur lesquels reposent exclusivement ces réclamations de l'entrepreneur, et qu'il n'allègue même pas avoir été soumis à son acceptation, ne contenaient que des énonciations approximatives, et ne pouvaient constituer en sa faveur un droit acquis à l'allocation des quantités d'ouvrages et des prix portés auxdits décomptes, lesquels ont pu et dû, s'il a été reconnu qu'ils étaient entachés d'erreurs, être rectifiés dans les décomptes ultérieurs ou dans le décompte définitif ;

Considérant qu'il résulte à cet égard de l'instruction que le prix de l'extraction des cailloux dont il s'agit était compris dans le prix total du ballast, et que, lorsqu'ils ont été remaniés, cassés ou transportés après le triage, il en a été tenu compte à l'entrepreneur ;

qu'ainsi c'est avec raison que, sans s'arrêter aux états provisoires invoqués par le sieur Broulliet, le conseil de préfecture a rejeté ses réclamations sur ce point;

Sur le chef relatif aux indemnités de dépôt et remaniement de ballast et aux indemnités de terrains pour dommages à la carrière du Meuzin :

Considérant que le sieur Broulliet ne justifie point les prétentions par lui élevées sur ce chef, en dehors de celles qui ont donné lieu à diverses allocations dans l'état des travaux exécutés par voie de régie et à payer sur la somme à valoir;

Sur le chef relatif aux voies provisoires et croisements établis à la carrière du Meuzin :

Considérant que si le décompte mensuel dressé par l'ingénieur ordinaire le 25 février 1847 comprend les 300 mètres de voies provisoires et les quatorze croisements dont il s'agit, il résulte des explications et des renseignements produits par les ingénieurs que cette énonciation approximative était exagérée, et que le sieur Broulliet n'a réellement fourni que les voies et croisements dont le prix lui a été alloué par l'arrêté attaqué ;

Sur le chef relatif à l'augmentation du prix des transports au wagon sur les 2e et 4e ateliers :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les wagons à fournir par l'administration au sieur Broulliet, conformément à la clause additionnelle au marché insérée dans l'analyse des prix, devaient cuber 1m.50 ; qu'il n'a pas été contesté que les wagons qui ont été fournis en exécution de cette clause ne cubaient en général que 1m.25; qu'il y a lieu, dès lors, de tenir compte de cette différence à l'entrepreneur;

Art. 1er. Le pourvoi du ministre des travaux publics est rejeté.

2. Le sieur Broulliet est renvoyé devant l'administration, et, en cas de contestation, devant le conseil de préfecture de la Côte-d'Or, pour y être procédé à la détermination du nombre des wagons cubant moins de 1m.50, qui lui ont été fournis par l'administration, et au règlement de la somme due audit sieur Broulliet sur ce chef.

3. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture de la Côte-d'Or, en date du 18 avril 1849, est réformé en ce qu'il a de contraire à la disposition qui précède.

4. L'état, en la personne du ministre des travaux publics, est condamné aux dépens.

5. Le surplus des conclusions du sieur Broulliet est rejeté.

(N° 57)

[16 avril 1851.]

Indemnités; dommages; canal; frais d'expertise. — (Mazier et consorts.) — *Fixation de l'indemnité due à des particuliers, en réparation du dommage à eux causé par le fait d'une compagnie concessionnaire d'un canal de navigation. — Les intérêts de ladite indemnité sont dus à partir du jour où ils ont été demandés en justice.— Les frais d'une expertise ordonnée par une autorité incompétente sont à la charge de la partie qui a indûment saisi cette autorité du litige.*

Au commencement de l'année 1841, les sieurs Mazier et Augustin ont assigné la compagnie des canaux de Paris en référé devant le président du tribunal civil de la Seine, pour avoir occasionné la submersion de leurs terrains en rejetant trop brusquement le trop-plein des eaux du canal de l'Ourcq dans la rivière de la Morée, qui avait débordé, et leur avait causé un préjudice dont ils demandaient la réparation. Trois experts, nommés d'office par le président, ont été d'avis qu'il y avait lieu de condamner la compagnie à payer, à titre d'indemnité, 3 655 francs au sieur Mazier, et 10 390 francs au sieur Augustin.

Le 13 mai 1842, ces particuliers ont porté leur demande d'indemnité devant le conseil de préfecture de la Seine, qui, par arrêté du 16 décembre 1846, a alloué au sieur Mazier 831f.85, et au sieur Augustin 2 207f.42.

Pourvoi des indemnitaires pour insuffisance des sommes auxquelles a été évalué le dommage qu'ils ont souffert.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII et la loi du 16 semptembre 1807;

En ce qui touche le montant des indemnités allouées aux sieurs Mazier et Augustin :

Considérant que les sieurs Mazier et consorts ne justifient pas que le dommage à eux causé par le fait de la compagnie des canaux ait excédé les sommes de 831f.85 et 2 207f.42 allouées par le conseil de préfecture;

En ce qui touche les intérêts desdites sommes :

Considérant que les requérants y ont droit à dater du 30 avril 1847, date de la demande qu'ils en ont faite ;

En ce qui touche les frais de l'expertise à laquelle il a été procédé par suite d'ordonnance de référé :

Considérant que l'expertise dont il s'agit a été ordonnée, à la requête des sieurs Mazier et consorts, par une autorité incompétente pour connaître de leur demande en indemnité, et qu'il n'y a pas lieu, dès lors, par le conseil, de mettre les frais de cette expertise à la charge de la compagnie des canaux ;

En ce qui touche le surplus des dépens :

Considérant que les sieurs Mazier et consorts succombent dans la plus grande partie de leurs conclusions ;

Art. 1er. Les sommes de 831f.85 et de 2 207f.42, allouées par l'arrêté du conseil de préfecture du département de la Seine du 16 décembre 1846, aux sieurs Mazier et Augustin, seront payées par la compagnie des canaux, avec les intérêts, à partir du 30 avril 1847.

2. La requête des sieur Mazier, Callou et Alary est rejetée dans le surplus de ses conclusions.

3. Les sieurs Mazier, Callou et Alary sont condamnés aux dépens.

(N° 58)

[16 avril 1851.]

Cours d'eau non navigables ; canal d'irrigation ; frais d'entretien ; usages anciens. — (Thomassin de Saint-Paul.) — *Au gouvernement seul, à l'exclusion des préfets, appartient le droit de modifier les usages anciens qui règlent la répartition des frais d'entretien des cours d'eau non navigables et notamment des canaux d'irrigation* (*). — *Décidé que ces usages, constatés, dans l'espèce, par une transaction intervenue entre un ancien seigneur et les habitants d'une commune, n'étaient contraires à aucune loi.* — *Les réclamations contre les rôles de répartition des frais de curage d'un cours d'eau doivent, comme en matière de contri-*

(*) *Voir* dans le même sens les ordonnances des 20 janvier 1843, *Rivière d'Orge*, et 17 février 1848, *Dupuis*, 2e série, t. III, p. 77 ; t. VIII, p. 185.

butions directes, être formées dans les trois mois de l'émission des rôles, à peine de déchéance (*). — Les recours en cette matière ne donnent lieu à aucune condamnation de dépens.

L'association des arrosants de Château-Renard, dont l'existence, antérieure à la loi du 14 floréal an XI, est fondée sur d'anciens usages locaux sanctionnés par cette loi, perçoit ses taxes en vertu de rôles rendus exécutoires par le préfet : elle a été organisée par un arrêté préfectoral du 19 mai 1808, non encore soumis à l'approbation du gouvernement.

Aux termes d'un traité intervenu, en 1674, entre cette association et l'ancien seigneur de Château-Renard, les frais d'entretien d'un canal d'arrosage, appelé le Réal, devaient être supportés : un tiers par le seigneur d'Éyragues, un tiers par le seigneur de Château-Renard pour l'utilité qu'en retiraient ses biens nobles ; le dernier tiers était à la charge de la communauté des arrosants, y compris le seigneur de Château-Renard pour ses biens roturiers.

Après la promulgation des lois abolitives de la féodalité, le sieur Thomassin de Saint-Paul, représentant de l'ancien seigneur de Château-Renard, continua de payer seul, comme auparavant, le tiers des frais de curage du canal d'arrosage ; mais, de plus, l'association de Château-Renard a compris tous ses biens, anciennement nobles, dans le rôle du troisième tiers restant à la charge de la communauté des arrosants.

Le sieur Thomassin de Saint-Paul, après avoir acquitté pendant plusieurs années les taxes de curage d'après cette base, a réclamé, en 1847, contre ce mode de règlement. Il a fait observer qu'il était contraire à l'équité de lui faire supporter le tiers des frais d'entretien à raison des biens ci-devant nobles, et de reprendre ensuite ces mêmes biens pour les faire contribuer, avec les autres propriétés de la commune, au payement du dernier tiers de la dépense.

Le conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône, saisi de cette réclamation, l'a rejetée par le motif que le titre de 1674 serait entaché de féodalité.

Le sieur Thomassin de Saint-Paul s'est pourvu devant le conseil d'état contre cet arrêté. Il soutenait que la transaction de 1674 n'était pas entachée de féodalité, et qu'elle devait continuer à recevoir son exécution.

Le ministre des travaux publics, consulté, a émis l'avis que le fond du débat était subordonné à la question de savoir si le titre de 1674 était féodal et s'il devait être exécuté ou annulé en entier ; cette question préjudicielle lui a paru être de la compétence exclusive de l'autorité judiciaire, d'après un avis du conseil d'état approuvé par l'empereur le 14 mars 1808, portant que toutes les questions de féodalité, quelles qu'elles fussent, appartenaient à l'autorité judiciaire (Sirey, *Jurisprudence du conseil d'état*, tome Ier, page 175).

Le conseil d'état a prononcé comme il suit :

(*) Arrêts des 24 juillet 1847, *de Montmorency*, et 18 décembre 1848, *Baudry*, 2e série, t. VII, p. 898 ; t. IX, p. 64.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu les lois des 14 floréal an XI et 21 avril 1832;

En ce qui touche la cotisation imposée au sieur Thomassin de Saint-Paul pour l'année 1847 :

Considérant qu'aux termes de la loi du 14 floréal an XI, il doit être pourvu au curage et à l'entretien des cours d'eau non navigables, soit d'après les anciens règlements ou les usages locaux, soit d'après les dispositions nouvelles qui peuvent être arrêtées par le gouvernement conformément à l'article 2 de ladite loi;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les dépenses du curage et de l'entretien du cours d'eau dit *le Réal* devaient être effectuées et réparties selon d'anciens usages, constatés et réglés, notamment, par une transaction intervenue en 1674 entre le seigneur et les habitants de Château-Renard; que, d'après ces anciens usages, les dépenses dont il s'agit étaient divisées en deux parts, dont l'une était mise à la charge dudit seigneur seul pour l'ensemble de ses propriétés, et dont l'autre était supportée par tous les autres propriétaires intéressés, y compris ce même seigneur pour certaines propriétés spécialement déterminées :

Considérant qu'aucune loi ne s'opposait à ce que ces usages, modifiés ultérieurement par d'autres actes ou usages quant à la division ci-dessus rappelée, continuassent à recevoir leur application sous l'empire des lois nouvelles, et particulièrement de la loi précitée du 14 floréal an XI, et que, dès lors, ils devaient seuls, dans l'espèce, servir de base à l'assiette des taxes à imposer, jusqu'à ce qu'ils eussent été, s'il y avait lieu, changés ou remplacés par un règlement nouveau que le gouvernement seul avait le droit de faire; qu'ainsi, dans ces circonstances, et nonobstant les dispositions de l'arrêté susvisé du préfet des Bouches-du-Rhône, du 19 mai 1808, c'était d'après lesdits usages que la cotisation du sieur Thomassin de Saint-Paul pour l'année 1847 devait être établie;

En ce qui touche les années antérieures à 1847;

Considérant que la demande du sieur Thomassin de Saint-Paul à cet égard avait été présentée plus de trois mois après l'émission et le recouvrement des rôles desdites années; qu'elle était, dès lors, frappée de la déchéance résultant des dispositions combinées de l'article 3 de la loi du 14 floréal an XI et de l'article 28 de la loi du 21 avril 1832:

En ce qui touche les dépens :

Considérant qu'en vertu des articles 3 de la loi du 14 floréal an XI et 30 de la loi du 21 avril 1832, le recours du sieur Thomassin de

Saint-Paul pouvait être introduit et instruit sans frais ; qu'il n'y a lieu, par suite, de prononcer aucune condamnation de dépens ;

Art. 1er. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône, en date du 8 février 1848, est annulé.

2. Le sieur Thomassin de Saint-Paul est renvoyé devant le même conseil de préfecture, pour y être procédé, contradictoirement avec l'association des arrosants de Château-Renard, à la fixation des taxes de curage et d'entretien du cours d'eau dit *le Réal*, que les propriétés dudit Thomassin de Saint-Paul devaient supporter pour l'année 1847, conformément aux anciens usages qui régissaient ledit cours d'eau.

3. Le surplus des conclusions du sieur Thomassin de Saint-Paul est rejeté.

(N° 59)

[16 avril 1851.]

Procédure ; signification ; délai du pourvoi. — (Cartier et Hanicotte.) — ***La signification d'un arrêté du conseil de préfecture fait courir le délai du pourvoi au conseil d'état aussi bien contre la partie à la requête de qui elle est faite que contre la partie à qui elle est adressée*** (*).

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la requête présentée par le préfet du département du Pas-de-Calais, par laquelle il conclut à ce qu'il plaise annuler un arrêté du conseil de préfecture du département du Pas-de-Calais, en date du 18 août 1848, rendu au profit des sieurs Cartier et Hanicotte, entrepreneurs de routes ; rejeter purement et simplement la réclamation desdits sieurs et les condamner aux dépens ;

Vu la production d'une délibération du conseil général du département, autorisant le préfet à se pourvoir ;

Vu le mémoire en défense présenté pour les sieurs Cartier et Hani-

---

(*) En matière de procédure civile, la signification ne produit pas cet effet à l'égard de celui qui la requiert, parce qu'on admet la maxime : *Nul ne se forclot lui-même.*

cotte, par lequel ils concluent à ce qu'il plaise déclarer le pourvoi du préfet du Pas-de-Calais, en la qualité qu'il agit, non recevable, et, en tout cas, le rejeter avec dépens;

Vu l'article 25 du cahier des charges;

Vu le règlement du 22 juillet 1806, article 11;

Considérant que la décision attaquée a été signifiée aux sieurs Cartier et Hanicotte, par ordre du préfet du Pas-de-Calais, le 9 septembre 1848; que, dès lors, le pourvoi formé par ledit préfet contre cet arrêté, pourvoi enregistré au secrétariat général du conseil d'état, le 24 avril 1849, n'est pas recevable;

Art. 1er. La requête du préfet du département du Pas-de-Calais, ès nom qu'il agit, est rejetée.

2. Le préfet du Pas-de-Calais, ès nom qu'il agit, est condamné aux dépens.

(N° 60)

[17 avril 1851.]

Indemnités; dommages aux personnes; compétence. — Conflit en police correctionnelle. — (Rougier c. la ville de Marseille.) — *L'article 2 de l'ordonnance de 1828 qui détermine les conditions sous lesquelles le conflit peut être élevé en police correctionnelle, ne statue qu'à l'égard de l'action publique. L'action civile, intentée conjointement avec cette dernière, peut être revendiquée pour l'autorité administrative dans les circonstances et sous les conditions réglées pour le conflit en matière civile. — L'autorité administrative, seule compétente aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII pour statuer sur les réclamations des particuliers qui se plaignent de torts et dommages procédant du fait personnel des entrepreneurs, l'est à plus forte raison pour connaître des réclamations pour dommages qui proviendraient du fait de l'administration.*

Le sieur Charles Rougier, fils mineur du sieur Étienne Rougier, a été blessé grièvement, le 13 août 1849, par les éclats d'une mine pratiquée pour les travaux du canal de Marseille. L'administration municipale lui fit des offres d'indemnité, mais elles furent repoussées.

Par exploit du 15 juillet 1850, le sieur Rougier père a assigné, devant le

tribunal correctionnel de Marseille, d'une part, les sieurs Manégier, conducteur du canal, et Pierre, ouvrier mineur, comme auteurs de la blessure faite à son fils, et d'autre part, la ville de Marseille et divers propriétaires arrosants, comme civilement responsables, pour s'entendre condamner solidairement au payement : 1° des frais de médecin et autres occasionnés par ladite blessure; 2° de 2 000 francs pour indemnité des souffrances éprouvées par le jeune Charles; 3° de 2 400 francs à titre de pension annuelle et viagère pour indemnité de la perte du bras droit dudit Charles, et 4° de tous les dépens.

Par un jugement du 22 août suivant, le tribunal, après avoir prononcé contre les sieurs Pierre et Manégier la peine de la prison et de l'amende, les a condamnés solidairement avec la ville de Marseille et le syndicat des arrosants au payement d'une somme de 5 000 francs, à titre de dommages et intérêts pour le préjudice souffert par le sieur Charles Rougier.

Il a été interjeté appel de ce jugement par toutes les parties devant la cour d'appel d'Aix.

Le préfet a proposé un déclinatoire fondé notamment sur l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII. Mais ce déclinatoire a été rejeté par un arrêt du 9 janvier 1851, motivé en ces termes :

« Attendu que l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII est évidemment inapplicable aux torts et dommages résultant d'un délit ordinaire commis par un entrepreneur de travaux publics dans l'exécution de ces travaux, alors surtout que le particulier lésé, à qui l'action civile et l'action criminelle sont également ouvertes, a opté pour cette dernière; qu'il est hors de doute que, dans ce cas, le jugement des auteurs du délit appartient aux tribunaux correctionnels; d'où la conséquence que les personnes civilement responsables de ce délit, quelles qu'elles soient, peuvent être traduites devant la même juridiction en vertu du droit que l'article 182 du Code d'instruction criminelle confère à la partie civile, à moins de soumettre cette partie à scinder son action; ce qui serait contraire à tous les principes de la matière;

» Que c'est pour se conformer à ces principes que l'ordonnance du 1er juin 1828 ne permet d'élever le conflit dans les affaires correctionnelles que lorsque la répression du délit est attribuée par une disposition législative à l'autorité administrative, ou lorsque le jugement à rendre dépend d'une question préjudicielle dont la connaissance appartient à cette même autorité en vertu d'une disposition semblable;

» Attendu qu'aucune de ces deux circonstances ne se produit dans la présente instance correctionnelle, où la commune de Marseille a été citée comme civilement responsable de la faute de ses ouvriers inculpés d'avoir, le 13 août 1849, occasionné par imprudence des blessures au mineur Rougier par l'explosion du pétard d'une mine tirée sans les précautions nécessaires dans le chantier du canal de Marseille, ce qui constitue le délit prévu et puni par les articles 319 et 320 du Code pénal;

» Adoptant, d'ailleurs, les motifs des premiers juges. »

Le 27 janvier 1851, le préfet des Bouches-du-Rhône a pris un arrêté de conflit, dont voici les motifs et le dispositif :

« Considérant que la loi du 28 pluviôse an VIII attribue aux conseils de préfecture la connaissance des demandes des particuliers qui se plaignent de

torts et dommages procédant du fait personnel des entrepreneurs de travaux publics;

» Que de la jurisprudence du conseil d'état et de la doctrine enseignée par la plupart des jurisconsultes, il résulte que cette disposition s'applique aux blessures faites aux personnes, comme aux dommages causés aux propriétés;

» Que le seul point à examiner est celui de savoir si le fait qui y a donné lieu rentre directement dans l'exécution des travaux publics;

» Que la blessure du mineur Rouglet a été occasionnée par l'explosion d'une mine pratiquée pour l'exécution des travaux du canal, et que, conséquemment, le préjudice est le résultat direct, incontestable, d'un fait d'exécution;

» Qu'admettre qu'une faute commise dans l'accomplissement du fait qui a produit l'accident puisse, au gré des plaignants, changer les règles de la compétence, supprimer l'attribution faite par la loi aux conseils de préfecture et attribuer aux tribunaux judiciaires la connaissance de l'action en réparation civile, serait renverser à la fois la jurisprudence du conseil d'état et amoindrir la juridiction des conseils de préfecture; car, en matière de travaux publics, les blessures faites aux personnes, si elles ne sont le produit d'un crime, procèdent toutes d'une faute commise par négligence ou imprudence;

» Considérant que les dispositions du Code d'instruction criminelle, pour être sainement entendues, doivent n'être considérées que comme des règles de procédure qui tracent les formes à suivre pour la poursuite des crimes et délits, et pour saisir les tribunaux des actions en résultant, qui sont dans leur compétence; mais qu'on ne peut induire des dispositions de l'article 182, pas plus que de celles des articles 3 et 63, que le législateur ait voulu apporter des modifications aux règles existantes de la compétence des tribunaux et changer l'ordre des juridictions;

» Que ces dispositions, en effet, en autorisant la poursuite simultanée de l'action en réparation du délit et de celle en réparation du préjudice, et en indiquant la manière dont les tribunaux pourront en être saisis, n'ont nullement changé la nature de ces actions; qu'elles sont demeurées l'une et l'autre distinctes et également principales; et qu'en gardant leur caractère propre et ne devenant pas l'accessoire l'une de l'autre, elles doivent être attribuées aux tribunaux, selon les règles ordinaires et préexistantes de compétence;

» Considérant que les motifs déduits des dispositions de l'article 2 de l'ordonnance du 1er juin 1828, ne sont pas davantage fondés;

» Que le déclinatoire proposé n'avait point, en effet, pour objet de revendiquer la connaissance d'une action correctionnelle, ni celle d'une question préjudicielle, mais seulement et uniquement la connaissance d'une action purement civile, et, qu'à moins de soutenir que par ces mots : *matière correctionnelle*, l'ordonnance ait voulu ne faire qu'un tout indivisible de l'action en répression et de celle en réparation civile, ce qui serait contraire aux principes, on ne peut tirer aucun argument des dispositions de cette ordonnance pour repousser la revendication de l'action civile, que fait l'administration;

» Qu'au-surplus, les dispositions d'une ordonnance ne sauraient être justement invoquées comme ayant abrogé les lois qui règlent la compétence des juridictions;...

» Arrêtons : le conflit d'attribution est élevé dans la cause existant entre le sieur Étienne Rougier, en sa qualité, d'une part, et les sieurs Michel Manégier, Pierre Mathieu, la ville de Marseille et divers propriétaires arrosants du quartier de Saint-Barnabé, à Marseille, d'autre part;

» En conséquence, la cause est revendiquée comme étant du ressort des tribunaux administratifs, quant à la responsabilité civile. »

Le tribunal des conflits a prononcé en ces termes :

Au nom du peuple français,

Le tribunal des conflits,

Vu la dépêche, en date du 19 février 1851, par laquelle le procureur général près la cour d'appel d'Aix, transmet au garde des sceaux, ministre de la justice, les pièces relatives à un conflit élevé, devant ladite cour, par le préfet des Bouches-du-Rhône, dans une instance pendante entre le sieur Rougier, comme administrateur de la personne et des biens de Charles Rougier, son fils mineur, d'une part, et les sieurs Michel Manégier, Mathieu Pierre, la ville de Marseille et divers propriétaires arrosants, d'autre part; ledit conflit ayant pour objet de revendiquer pour l'autorité administrative la connaissance de l'action en responsabilité civile dirigée par ledit sieur Rougier contre la ville de Marseille, par suite d'imprudence ou négligence, délit prévu par les articles 319 et 320 du Code pénal;

Vu l'article 89 de la constitution du 4 novembre 1848, les lois des 3 mars 1849 et 4 février 1850, le règlement d'administration publique du 26 octobre 1849, les ordonnances des 1er juin 1828 et 12 mars 1831;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, article 4;

Vu les articles 55 et 74 du Code pénal, les articles 3, 64 et 194 du Code d'instruction criminelle, l'article 1384 du Code civil;

Considérant que des termes de l'arrêté du 27 janvier 1851 il résulte que le préfet n'a voulu revendiquer la contestation pour l'autorité administrative qu'en ce qui concerne la responsabilité civile de la ville de Marseille;

Considérant que l'article 2 de l'ordonnance du 1er juin 1828 ne s'applique qu'aux matières correctionnelles, et que l'action introduite contre la ville de Marseille est une action purement civile; que si les dispositions générales du Code d'instruction criminelle autorisent la partie lésée à exercer à son gré l'action civile séparément de l'action publique ou conjointement avec cette dernière,

cette faculté est subordonnée à l'existence de la compétence de l'autorité judiciaire, et ne saurait déroger aux lois spéciales qui attribuent, par des considérations d'ordre public, la connaissance de l'action à l'autorité administrative;

Considérant que le sieur Rougier, au nom de son fils, a actionné la ville de Marseille comme civilement responsable du dommage causé à celui-ci dans l'exécution de travaux ayant le caractère de travaux publics; que l'autorité administrative, seule compétente, aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, pour statuer sur les réclamations des particuliers qui se plaignent de torts et dommages procédant du fait personnel des entrepreneurs, l'est à plus forte raison pour connaître des réclamations pour dommages qui proviendraient du fait de l'administration;

Art. 1er. L'arrêté de conflit ci-dessus visé est confirmé.

2. L'arrêt de la cour d'appel d'Aix du 9 janvier 1851, ensemble la citation donnée à la ville de Marseille le 15 juillet 1850, le jugement du tribunal de police correctionnelle du 22 août 1850, et l'acte d'appel du sieur Rougier, sont considérés comme non avenus en ce qu'ils ont de contraire à la présente décision.

(N° 61)

[23 avril 1851.]

Domaine public; dépendances d'un port maritime; propriété communale; revendication; conflit. — (L'État c. la ville de Marseille.) — ***Revendication par une ville, à titre de propriété communale, d'un terrain ayant servi de chantier de constructions navales et ayant perdu ultérieurement cette destination en vertu d'une ordonnance royale; l'état, défendeur, soutient que ces terrains sont devenus domaniaux par l'effet de la loi des 22 novembre-1er décembre 1790, qui a réuni les ports au domaine public. — Dans ces circonstances, il appartient à l'autorité judiciaire de décider: 1° si la ville était, en vertu des actes de droit privé invoqués par elle, propriétaire des terrains litigieux avant la loi précitée de 1790; 2° si le droit de propriété originaire de la ville a repris sa puissance depuis l'ordonnance royale qui a enlevé auxdits terrains leur destination publique. — Mais il appartient exclusive-***

ment à l'autorité administrative de statuer sur la délimitation du domaine public et sur l'application de la loi de 1790 aux terrains dont il s'agit. En conséquence, l'arrêté par lequel le préfet déclare que ces terrains avaient fait partie du domaine public depuis la loi de 1790, comme dépendances d'un port, ne peut être contredit que devant l'administration.

Par exploit du 22 avril 1847, le préfet des Bouches-du-Rhône, *au nom de l'état*, a actionné la ville de Marseille, devant le tribunal civil de cette ville, en revendication des terrains appelés le *Plan Fourniguier*, ayant servi autrefois de chantier des constructions navales avant la translation de ce chantier dans l'anse du Pharo, et dont la ville se serait indûment emparée comme propriété communale.

Par le même exploit, il fut donné copie au maire de Marseille d'un arrêté du 23 janvier précédent, aux termes duquel le préfet, *représentant l'administration publique*, déclarait : 1° que les terrains litigieux étaient des dépendances du port, lorsque est intervenue la loi du 22 novembre-1er décembre 1790 ; 2° que depuis cette loi jusqu'à l'époque de la translation du chantier au Pharo, autorisée par ordonnance du 18 octobre 1842, ils avaient toujours été considérés comme faisant partie du domaine public de l'état.

Contrairement à cet arrêté, le tribunal de première instance, par jugement du 8 décembre 1849, a débouté l'état de ses prétentions. Ce jugement est fondé notamment sur ce que, d'après les titres produits par la ville défenderesse, les terrains du Plan Fourniguier ont été acquis par la ville, des prieurs de la Miséricorde, pour l'établissement d'un chantier de construction, suivant acte du 12 novembre 1689, en exécution d'une ordonnance rendue, le 29 octobre précédent, par l'intendant de la justice en Provence ; que, depuis cette époque, la ville justifie d'une possession paisible, non interrompue et conforme à son titre d'acquisition ; que lesdits terrains, situés hors des dépendances du quai et ne faisant pas partie du rivage de la mer, n'ont pu tomber sous l'application de l'article 2 de la loi du 22 novembre-1er décembre 1790.

Le préfet, au nom de l'état, a interjeté appel de ce jugement, tant pour cause d'incompétence que pour mal jugé au fond ; et, en sa qualité de représentant de l'autorité publique, il a proposé un déclinatoire.

Ce déclinatoire était motivé sur ce que la solution du litige soumis à la cour d'appel d'Aix était dominée par la question préjudicielle de savoir si les terrains du Plan-Fourniguier ont été ou non une dépendance du port de Marseille, et quelle a été l'époque de leur distraction du domaine public de la grande voirie, pour être mis au nombre des biens susceptibles de propriété privée. Or, suivant le préfet, l'autorité administrative était exclusivement compétente pour statuer sur cette question de domanialité publique.

Ce déclinatoire a été rejeté par un arrêt de la cour d'Aix, en date du 17 janvier 1851, motivé en ces termes :

« Considérant que l'autorité judiciaire est seule compétente lorsqu'il s'agit

d'une question de propriété, soit que cette propriété intéresse l'état, le domaine public ou les particuliers;

» Considérant que l'objet du litige actuel est de savoir à qui appartient la propriété d'un terrain;

» Considérant que l'état a lui-même reconnu ces principes en investissant l'autorité judiciaire et en portant le litige devant elle;

» Considérant que si, en vertu des textes invoqués par l'état dans ses conclusions d'incompétence, les préfets ont la gestion et la haute surveillance des objets dépendants du domaine public, il ne s'ensuit nullement qu'ils aient le droit de statuer sur des questions de propriété qui s'élèvent à l'occasion de ces mêmes objets;

» Considérant que de semblables attributions peuvent d'autant moins leur appartenir, que même, dans les matières purement administratives, les préfets n'ont pas de juridiction proprement dite, et qu'ils sont administrateurs et non pas juges :

» Considérant que les principes sur la compétence ne peuvent pas être modifiés par l'arrêté du 23 janvier 1847; qu'il ne s'agissait dans ces arrêtés ni d'une prise de possession ni de travaux en cours d'exécution, pour consacrer cette prise de possession, mais d'une simple déclaration contre laquelle il était inutile de se pourvoir;

» Considérant que l'application de ces principes se fait d'elle-même à la cause; qu'en effet, l'arrêté du 23 janvier 1847 est si loin d'avoir eu pour objet de trancher la question de propriété litigieuse entre l'état et la ville de Marseille, qu'il n'a été précédé d'aucune instance ni instruction contradictoire; et qu'après son émission, le préfet qui l'avait rendu a cru devoir immédiatement introduire l'instance, à l'occasion de laquelle son successeur élève aujourd'hui la question d'incompétence. »

Le 28 janvier 1851, le préfet a élevé le conflit en ces termes :

« Considérant que, par l'exploit d'assignation susrappelé du 22 avril 1847, il a été donné connaissance à M. le maire de Marseille de l'arrêté préfectoral du 23 janvier 1847; que la ville de Marseille ne s'est pas pourvue devant l'autorité compétente pour faire réformer, s'il y avait lieu, cet arrêté, qui établissait des faits de domanialité publique que l'autorité judiciaire ne pouvait méconnaître;

» Considérant que le tribunal de Marseille, en jugeant contrairement à l'arrêté préfectoral du 23 janvier 1847, que les terrains litigieux n'avaient pas cessé, même depuis 1790, d'être une propriété communale, a excédé les limites de sa compétence et méconnu les dispositions législatives sur la séparation des pouvoirs administratif et judiciaire;

» Considérant qu'il a été interjeté appel du jugement du tribunal de Marseille tant pour incompétence que pour mal jugé;

» Considérant que la cour d'appel ne pourrait à son tour connaître de la question de savoir si les terrains litigieux ont été ou non dépendance du port de Marseille, et quelle a été l'époque de leur distraction du domaine public de la grande voirie pour être mis au nombre des propriétés susceptibles de propriété privée, sans excéder sa compétence et commettre un excès de pouvoir;

» Considérant que cette question préjudicielle domine celle de la propriété des terrains en litige, et que de la solution de la première dépend la solution de la seconde, puisqu'il est évident que si ces terrains ont été des dépendances du domaine public, ils étaient, par cela même, et pendant qu'ils ont fait partie du domaine public, hors du commerce, inaliénables et imprescriptibles ;

» Arrêtons : le conflit d'attribution est élevé dans la cause pendante entre le domaine de l'état et la ville de Marseille, relativement à la revendication faite au nom de l'état des terrains dits le Plan Fourniguier, qui servaient de chantier des constructions navales au port de Marseille avant la translation de ce chantier dans l'anse du Pharo.

» L'affaire est revendiquée comme étant du ressort de l'autorité administrative, en tant qu'elle aurait pour objet de décider si les terrains litigieux étaient ou non des dépendances du port de Marseille lorsque est intervenue la loi des 22 novembre - 1er décembre 1790, et si, depuis cette loi jusqu'à l'époque de la translation du chantier au Pharo, autorisée par ordonnance du 18 octobre 1842, ils n'ont pas cessé ou ont cessé d'être considérés comme faisant partie du domaine de l'état. »

Le ministre de l'intérieur et le ministre des finances, consultés sur le mérite de cet arrêté de conflit, ont conclu, le premier à son annulation, le second à son maintien.

Le tribunal des conflits a rendu la décision suivante :

Au nom du peuple français,

Le tribunal des conflits,

Vu l'arrêté du préfet des Bouches-du-Rhône du 23 janvier 1847 déclarant : 1° que les terrains dits Plan-Fourniguier étaient des dépendances du port de Marseille lorsqu'est intervenue la loi du 22 novembre-1er décembre 1790 qui a réuni les ports au domaine public ; 2° que depuis cette loi ils n'ont pas cessé d'être considérés comme faisant partie du domaine public de l'état jusqu'à l'époque où, par l'effet de l'ordonnance royale du 18 octobre 1842, qui a prescrit la translation dans l'anse du Pharo du chantier de construction établi sur les terrains dont il s'agit, leur affectation aux usages publics de la navigation s'est trouvée supprimée ;

Vu l'arrêté du gouvernement du 13 brumaire an X ;

Vu les lois des 22 novembre-1er décembre 1790 et 22 décembre 1789-8 janvier 1790 ;

Vu les articles 89 et 90 de la constitution de 1848 ;

Vu l'article 64 de la loi du 3 mars 1849, le règlement du 26 octobre 1849, la loi du 4 février 1850, les ordonnances des 1er juin 1828 et 12 mars 1831 ;

Considérant que le débat élevé entre l'état et la ville de Marseille soulève les questions suivantes : 1° les terrains appelés Plan-Fourni-

guier appartenaient-ils à la commune de Marseille en vertu d'un acte translatif de propriété du 12 novembre 1689 et de la possession utile qui aurait suivi cet acte ; 2° les terrains appelés Plan-Fourniguier ont-ils pu être incorporés au domaine public en vertu de la loi des 22 novembre-1er décembre 1790, comme constituant des dépendances du port de Marseille ; 3° la ville de Marseille aurait-elle le droit, depuis l'ordonnance du 18 octobre 1842, qui a fait cesser l'affectation du Plan-Fourniguier à un usage public, d'invoquer les droits de propriété originaire qu'elle prétend avoir sur ces terrains ?

Sur la première question :

Considérant que l'application et l'appréciation du titre du 12 novembre 1689, comme constituant un droit de propriété privée, est dans les attributions de l'autorité judiciaire ;

Sur la seconde question :

Considérant que, par arrêté sous la date du 23 janvier 1847, le préfet des Bouches-du-Rhône a déclaré que les terrains dits Plan-Fourniguier avaient fait partie du domaine public depuis la loi des 22 novembre-1er décembre 1790, comme dépendances du port de Marseille ;

Considérant qu'aux termes des lois ci-dessus visées, c'est à l'autorité administrative qu'il appartient de reconnaître et de déclarer les limites du domaine public ; que l'arrêté du préfet ne pouvait donc être contredit que devant l'administration ;

Sur la troisième question :

Considérant que, par suite de l'ordonnance du 18 octobre 1842, les terrains dits Plan-Fourniguier ont cessé d'être affectés à un usage public ; que la question de savoir si l'état reste propriétaire de ces terrains, même après la cessation des causes qui avaient déterminé leur incorporation au domaine public, soulève simplement une question de propriété privée entre l'état et la commune de Marseille, qui appartient, par sa nature, à l'autorité judiciaire ;

Art. 1er. L'arrêté de conflit élevé par le préfet des Bouches-du-Rhône le 28 janvier 1851 est annulé : 1° en ce qui touche la question de savoir si la commune de Marseille était propriétaire, avant 1790, des terrains litigieux, en vertu de l'acte du 12 novembre 1689 ; 2° en ce qui touche la question de savoir si son prétendu droit de propriété originaire aurait repris sa puissance depuis l'ordonnance du 18 octobre 1842. Il est confirmé en ce qu'il revendique pour l'autorité administrative la question de délimitation du domaine public et d'application de la loi des 22 novembre-1er décembre 1790 aux terrainsdits Plan-Fourniguier.

2. Le jugement du 8 décembre 1849, rendu par le tribunal civil de Marseille, et l'arrêt rendu par la cour d'appel d'Aix le 17 janvier 1851, sont considérés comme non avenus en ce qu'ils ont de contraire à la présente décision.

(N° 62)

[29 avril 1851.]

Fonctionnaires publics; dommages aux personnes; poursuites correctionnelles; conflit. — (Cendrier.) — *Conformément à l'article* 3 *de l'ordonnance du* 1er *juin* 1828, *le défaut d'autorisation de la part du gouvernement, lorsqu'il s'agit de poursuites dirigées contre ses agents, ne peut donner lieu au conflit. — Il n'y a pas lieu d'élever le conflit sur les poursuites en police correctionnelle dirigées contre un architecte du gouvernement prévenu d'homicide et de blessures par imprudence, dans l'exécution de ses travaux, lorsque l'inculpé n'excipe d'aucun ordre ni d'aucun acte administratif dont l'interprétation préalable soit nécessaire pour l'appréciation du fait à lui reproché* (*).

Le 22 octobre 1849, un échafaud, établi dans le bâtiment de la gare du chemin de fer de Lyon, est tombé et a entraîné, dans sa chute, six ouvriers : deux ont été tués et deux autres blessés. Cette chute a été occasionnée par la rupture d'un des tirants en fer forgé, sur lesquels on avait établi l'échafaud.

Les sieurs Cendrier, architecte du chemin, et Duisnel, constructeur de l'échafaud, ont été, par suite de cet accident, renvoyés à la requête du ministère public devant le tribunal de police correctionnelle de Paris, qui les a condamnés chacun à 300 francs d'amende par un jugement, en date du 16 mai 1850, motivé en ces termes :

« En ce qui touche la poursuite exercée contre Cendrier :

» Attendu que, comme architecte, il était de son devoir d'exercer une surveillance de tous les instants sur les travaux de toute nature des entrepreneurs, pour s'assurer autant de leur construction suivant les règles de l'art, que de leur solidité ;

» Attendu que les travaux de construction du chemin de fer étaient en voie d'exécution ; que, dès lors, il doit être, à raison de cette obligation,

---

(*) Consulter l'ordonnance sur conflit du 26 avril 1847, *Brunet c. Morandière et l'état*, 2e série, t. VII, p. 278.

maintenu dans la cause pour répondre d'un fait rentrant dans l'application de la loi pénale;

» Au fond, en ce qui touche Doisnel et Cendrier :

» Attendu qu'il est constant qu'il y a eu imprudence à appuyer uniquement un échafaud sur des tringles destinées à supporter une traction longitudinale, mais nullement destinées à soutenir une pesée perpendiculaire, et sans qu'il ait été pris aucune précaution nécessaire pour prévenir les conséquences de la rupture possible de l'une de ces tringles; que de cette imprudence sont résultés les homicides des sieur Thévenet et Chaine, et les blessures reçues par Legrand, Méry et Lacroix; que Doisnel, par sa construction incomplète, et Cendrier, architecte, par son défaut de surveillance, ont été cause involontaire desdits homicides et blessures, et se sont ainsi rendus coupables des délits prévus et punis par les articles 319 et 320 du Code pénal;

» Attendu néanmoins qu'il faut reconnaître que ce mode d'échafaud, tout imprudent qu'il ait été, avait journellement été employé dans les diverses constructions, sans qu'aucun accident en fût résulté; que cette circonstance est atténuante et permet de faire application dans la cause de l'article 463; condamne, etc. »

Le sieur Cendrier seul a interjeté appel de cette sentence, comme ayant été irrégulièrement rendue, en ce que l'autorisation de le poursuivre lui, agent du gouvernement, n'avait point été obtenue aux termes de l'article 75 de la constitution de l'an VIII.

Le préfet de la Seine est intervenu dans l'instance par un déclinatoire tendant à ce qu'il plût à la cour se déclarer incompétente, et renvoyer l'affaire devant l'autorité administrative, seule compétente pour statuer sur la question de savoir si le sieur Cendrier avait agi dans les limites de ses fonctions et avait encouru, par sa négligence ou par défaut de surveillance, une responsabilité personnelle qui ne serait pas couverte par l'administration supérieure.

Sur ces différentes conclusions, la cour de Paris, chambre des appels de police correctionnelle, a rendu l'arrêt suivant, à la date du 28 août 1850 :

« Considérant que Cendrier dût-il être considéré comme un fonctionnaire public ou agent du gouvernement, et ayant agi, à cet titre, dans les faits dénoncés, le déclinatoire appelé serait mal fondé, puisque l'action publique ne peut être exercée par l'autorité administrative que dans les cas spéciaux déterminés par les lois, aux termes de l'article 2 de l'ordonnance du 1er juin 1828; que le préfet de la Seine ne motive pas son déclinatoire sur ce point, et qu'il n'existe aucune disposition législative pouvant servir de base au moyen préjudiciel opposé, et qu'à la juridiction correctionnelle seule appartient le droit de connaître des délits prévus par le Code pénal, commis par toutes personnes indistinctement;

» Que Cendrier ne pourrait invoquer que le bénéfice de l'article 75 de la constitution du 22 frimaire an VIII, et prétendre qu'il n'aurait pu être poursuivi qu'en vertu de l'autorisation préjudicielle du conseil d'état, et que le défaut d'autorisation constituerait seulement un moyen de nature à être proposé devant les tribunaux;

» En ce qui touche la qualité de Cendrier et la nature de ses fonctions :

» Considérant que, par arrêté du 31 août 1848, du ministre des travaux publics, Cendrier, architecte, a été chargé, sous les ordres d'un ingénieur en chef, du service architectural du chemin de fer de Paris à Lyon; que cet arrêté n'a point conféré à Cendrier la qualité de fonctionnaire public, dans le sens de l'article 75 ci-dessus, et qu'il ne peut, par conséquent, invoquer les garanties accordées exceptionnellement aux fonctionnaires publics de certaines classes;

» Que l'on ne doit considérer comme agents du gouvernement que ceux qui, dépositaires d'une partie de son autorité, agissent en son nom et font partie de la puissance publique;

» Que l'article 75 est destiné à couvrir tous les actes d'un fonctionnaire public, comme représentant le gouvernement dans l'exercice de ses fonctions, et que ces mots dudit article : *faits relatifs à leurs fonctions*, ne peuvent s'entendre que des faits et actes de l'autorité publique, qui ne peuvent émaner que d'un fonctionnaire public dans le cercle de ses attributions;

» Que l'on ne peut ranger dans la classe des agents du gouvernement désignés par l'article 75 ci-dessus un architecte chargé de la direction d'une partie des travaux publics et dont la fonction est tout à fait en dehors de l'action du gouvernement, ni subordonner à l'autorisation préalable du conseil d'état des faits imputables à cet architecte, qui constitueraient des délits de droit commun, par conséquent entièrement étrangers aux intérêts politiques ou administratifs dont les tribunaux ne pourraient connaître sans sortir des limites de leur compétence;

» Sans s'arrêter au déclinatoire et au moyen tiré du défaut d'autorisation opposés par Cendrier, et dans lesquels il est déclaré mal fondé :

» La cour se déclare compétente, etc. »

A la date du 9 août 1850, le préfet de la Seine a pris un arrêté de conflit, dont voici les motifs et le dispositif :

« Considérant, en fait, qu'un accident est arrivé à Paris dans les bâtiments de la gare du chemin de fer de Paris à Lyon par suite de la rupture d'un échafaud qui avait été établi par les soins du sieur Doisnel, contre-maître du sieur Potier, entrepreneur des travaux de peintures;

» Considérant que cet échafaud, dont la chute a été occasionnée par la rupture de l'un des tirants, avait été visité par le sieur Cendrier, architecte, ainsi que par les ingénieurs qui l'avaient jugé établi dans des conditions de solidité convenables et selon les règles de l'art;

» Considérant que le sieur Cendrier avait été attaché, en qualité d'architecte, aux travaux du chemin de fer de Paris à Lyon, et avait été placé à ce titre sous les ordres des ingénieurs du chemin; qu'ainsi, il était devenu un agent de l'administration, et que c'est en cette qualité qu'il dirigeait et surveillait les travaux de la gare de Paris;

» Considérant, en principe, qu'un agent de l'administration ne peut être soumis au contrôle et au jugement des tribunaux, à raison d'un acte fait dans l'exercice de ses fonctions, avant qu'au préalable l'administration supérieure ait apprécié la conduite de cet agent et ait statué sur la question de savoir s'il a agi ou non dans la limite de ses attributions, et s'est conformé ou non à ses ordres et instructions; que c'est seulement dans ce dernier cas qu'il

aurait encouru une responsabilité personnelle qui ne serait pas couverte par l'administration, et pourrait donner lieu à des poursuites;

» Considérant, dès lors, que c'est à tort que la cour s'est déclarée compétente dans l'espèce, et a retenu la cause pour statuer, dès à présent, sur le fond;

« Arrêtons : Art. 1er. Le conflit d'attribution est élevé dans l'instance actuellement pendante devant la chambre des appels de police correctionnelle entre le ministère public, d'une part, et, d'autre part, le sieur Cendrier, par suite de l'appel interjeté par ce dernier du jugement susvisé qui l'a condamné à 300 francs d'amende. »

Le ministre des travaux publics, appelé à présenter des observations sur cet arrêté de conflit, a reconnu que l'irrégularité pouvant résulter du défaut d'autorisation des poursuites, de la part du conseil d'état, était une question exclusivement judiciaire, laquelle, résolue contre les conclusions du sieur Cendrier en première instance et en appel, ne pouvait plus être reproduite utilement que devant la cour de cassation. Mais il a pensé que si le conflit ne pouvait être élevé sur cette question, il en était autrement quant à l'appréciation des actes administratifs, en vertu desquels le sieur Cendrier avait agi dans les faits qui ont donné lieu aux poursuites correctionnelles dirigées contre ce fonctionnaire; cette appréciation a paru au ministre constituer une question préjudicielle, donnant lieu au conflit en vertu de l'article 2 de l'ordonnance du 1er juin 1828.

Le conseil d'état a statué comme il suit :

Au nom du peuple français,

Le tribunal des conflits,

Vu la lettre par laquelle le procureur général près la cour d'appel de Paris transmet au garde des sceaux, ministre de la justice, les pièces d'un conflit élevé par le préfet de la Seine devant la chambre d'appel de police correctionnelle de la dite cour dans une instance pendante entre le ministère public, d'une part, et le sieur Cendrier, architecte, d'autre part, prévenu du délit d'homicide et de blessures par imprudence, à l'effet de revendiquer pour l'autorité administrative la connaissance de la question de savoir si le sieur Cendrier a agi dans la limite des fonctions à lui confiées par le ministre des travaux publics pour la construction de la gare du chemin de fer de Lyon, s'il s'est conformé ou non à ses ordres et instructions, et s'il a encouru une responsabilité personnelle qui ne soit pas couverte par l'administration;

Vu l'article 89 de la constitution du 4 novembre 1848, les lois des 3 mars 1849 et 4 février 1850, le règlement d'administration publique du 26 octobre 1849, les ordonnances des 1er juin 1828 et 12 mars 1831;

Considérant que le sieur Cendrier, traduit en police correctionnelle sous la prévention d'homicide et de blessures par imprudence,

s'est borné à invoquer, en appel, la garantie de l'article 75 de la constitution de l'an VIII; mais qu'il n'excipe d'aucun ordre ni d'aucun acte émané de l'administration, et dont l'interprétation préalable soit nécessaire pour l'appréciation du fait à lui reproché; qu'aux termes de l'article 3 de l'ordonnance du 1er juin 1828, le défaut d'autorisation de la part du gouvernement, lorsqu'il s'agit de poursuites dirigées contre ses agents, ne peut donner lieu au conflit, et qu'il ne se présente dans l'espèce aucune question préjudicielle dont la connaissance puisse être, par cette voie, revendiquée pour l'autorité administrative;

Art. 1er. L'arrêté de conflit ci-dessus visé est annulé.

(N 63)

[8 mai 1851.]

Actes administratifs; interprétation; compétence. — (de Galliffet.) *Il n'appartient qu'au conseil d'état d'apprécier la nature et de déterminer le caractère des actes émanés d'une ancienne autorité souveraine* (*).

Le sieur de Galliffet, se disant propriétaire du canal du Roi, situé à Martigues, entre les étangs de Berre et de Caronte, avait assigné plusieurs patrons pêcheurs, en dommages-intérêts devant le tribunal civil d'Aix, pour s'être introduits sans son consentement dans ledit canal.

L'administration de la marine, intervenant dans l'instance, a demandé que le tribunal déclarât le canal du Roi, dépendance du domaine public maritime, non susceptible de propriété privée et réservé au public pour la navigation et pour la pêche.

Le préfet, de son côté, a proposé le déclinatoire, en se fondant, entre autres motifs, sur ce que les titres dont s'appuyait le sieur de Galliffet pour établir son droit prétendu de propriété, ne constituaient, d'après l'administration, qu'une concession précaire et révocable; que les parties ne s'entendant pas sur le sens et la portée de ces titres, il y avait lieu de les interpréter; que cette interprétation devait être donnée dans l'espèce par l'autorité administrative, attendu qu'il s'agissait, non de simples contrats translatifs de droits de propriété, mais de chartes des anciens souverains de Provence

---

(*) *Voir* l'ordonnance sur conflit du 31 décembre 1844, *ville d'Elne*, 2e série, t. IV, p. 143.

conférant certains droits sur une partie de la mer, et par conséquent, d'actes émanés de l'autorité souveraine, agissant dans l'exercice de son pouvoir administratif.

Le tribunal d'Aix, considérant qu'il fallait aborder l'examen des titres invoqués pour leur assigner le caractère de contrats privés ou d'actes administratifs, s'est déclaré compétent pour procéder à cet examen et a rejeté le déclinatoire.

Mais le préfet ayant élevé le conflit, une ordonnance, du 17 décembre 1847, rapportée au volume de 1848, page 85, a annulé le jugement du tribunal d'Aix par le motif qu'il appartenait à l'autorité administrative seule de déterminer le caractère des chartes des comtes de Provence, des 10e, 13e et 14e siècles, des transactions entre lesdits comtes et les archevêques d'Arles et du testament de Charles III, comte du Maine, invoqués comme titres de propriété par le sieur de Galliffet et non produits par lui devant le conseil d'état.

A la suite de cette décision, le sieur de Galliffet a produit les titres dont il s'agit devant le conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône, et il a saisi ce conseil d'une demande tendant à faire déclarer que lesdits actes n'étaient pas émanés de l'autorité souveraine agissant dans l'exercice de son pouvoir administratif, mais constituaient de simples titres de propriété conférés par les anciens souverains de la Provence, et que, dès lors, c'était à l'autorité judiciaire qu'il appartenait de les interpréter et de les appliquer.

Par arrêté du 15 octobre 1850, le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour statuer sur cette demande par le motif que, déterminer le caractère des actes dont il s'agit, ce serait les interpréter, ce qui n'appartenait qu'au conseil d'état.

Pourvoi du sieur de Galliffet.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu les actes de 920, 1144, 1223, 1457 et 1481, dont il s'agit;

Considérant que les titres invoqués par le sieur de Galliffet, et dont il demandait au conseil de préfecture de déterminer le caractère, sont des chartes des comtes de Provence, des traités passés entre lesdits comtes et les archevêques d'Arles, et le testament de Charles, comte du Maine; que ces actes étant émanés des anciennes autorités souveraines en Provence, il n'appartient qu'au conseil d'état d'en apprécier la nature et d'en déterminer le caractère, et qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour statuer sur les fins de la demande du sieur de Galliffet;

Art. 1er. La requête du sieur de Galliffet est rejetée.

(N° 64)

[3 mai 1851.]

Routes; dépôts; amende. — (Quennec.) — *Le fait, par un particulier, d'avoir effectué au droit de sa propriété située dans la traverse d'une ville, un dépôt de bois qui a eu pour conséquence d'entraver la circulation sur une route nationale, constitue une contravention de grande voirie prévue par l'ordonnance du 4 août* 1731. — *Modération, dans l'espèce, de l'amende de* 500 *francs encourue par le contrevenant.*

Le conseil de préfecture du Morbihan a, par un arrêté du 27 juillet 1849, renvoyé sans amende ni dépens le sieur Quennec, prévenu d'avoir laissé séjourner au devant de sa propriété un dépôt de bois qui entravait la circulation sur la route nationale n° 165, dans la traverse de Vannes.

Cette décision était motivée sur ce que le sieur Quennec n'avait d'autre emplacement que la voie publique pour décharger et casser son bois, qui, d'ailleurs, n'obstruait pas entièrement la circulation, et sur ce que le prévenu aurait fait tout ce qui lui était possible pour débarrasser promptement la voie publique.

Le ministre des travaux publics s'est pourvu contre cette décision. Il a expliqué que le sieur Quennec s'était refusé à ranger son bois de façon à ne pas gêner autant la circulation, comme l'ingénieur ordinaire le lui avait demandé, en attendant que le cassage et l'enlèvement complet pussent s'effectuer; que c'était alors seulement que le conducteur des ponts et chaussées avait verbalisé; que le sieur Quennec ne s'était pas borné à méconnaître les recommandations qui lui étaient faites, mais qu'il s'était oublié jusqu'à proférer des menaces contre les agents de l'administration. Dans ces circonstances, le ministre a pensé que le conseil de préfecture aurait dû appliquer au prévenu l'ordonnance du 4 août 1731, sauf à réduire l'amende de 500 fr. qu'elle prononce dans les limites fixées par la loi du 23 mars 1842.

Le conseil d'état a statué en ces termes :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu l'ordonnance du 4 août 1731;

Vu la loi du 23 mars 1842;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Quennec a effectué au droit de sa propriété, située dans la traverse de Vannes,

un dépôt de bois qui a eu pour conséquence d'entraver la circulation sur la route nationale n° 165; que ce fait constitue une contravention de grande voirie prévue par l'ordonnance du 4 août 1731, laquelle prononce une amende de 500 livres contre les contrevenants;

Que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture du Morbihan a renvoyé le sieur Quennec des fins du procès-verbal susvisé;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du Morbihan, du 27 juillet 1849, est annulé.

2. Le sieur Quennec est condamné à une amende de 25 francs.

(N° 65)

[3 mai 1851.]

Indemnités; dommages; perte d'un bateau. — (Chauvet et la compagnie d'assurance c. Fouchard.) — *Décidé que la perte d'un bateau au passage d'un pont en construction, n'avait pas été occasionnée par la faute de l'entrepreneur dudit pont. Rejet, en conséquence, de la demande d'indemnité formée contre cet entrepreneur par le propriétaire du bateau échoué.*

Le 17 décembre 1845, un bateau chargé d'avoine et appartenant au sieur Chauvet a échoué à son passage dans l'une des arches du pont en construction sur la Marne, au Saussoy, pour le service du chemin de fer de Paris à Strasbourg. Ce bateau, dont le chargement était estimé à 10 698f.30, avait été, à ce qu'il parait, assuré contre les risques de la navigation jusqu'à concurrence de 4 060f.95.

Le sieur Chauvet et l'assureur se sont réunis pour former, devant le conseil de préfecture de Seine-et-Marne, contre les sieurs Fouchard, entrepreneurs des travaux, une demande en 10 698f.30 de dommages-intérêts. Ils prétendaient que l'accident devait être attribué : 1° à l'absence ou à l'insuffisance de signaux pour indiquer la présence des écueils ou la passe; 2° au déversement non signalé d'un pieu de la pile de gauche dans la passe; 3° au courant rejeté de la pile du milieu sur la pile de gauche par un bateau appartenant aux sieurs Fouchard et amarré en amont de la première de ces piles.

De leur côté, les sieurs Fouchard ont assigné l'état en garantie.

Le conseil de préfecture a reconnu que le sinistre ne devait pas être attribué aux causes alléguées par les demandeurs, mais à l'absence de toute précau-

tion de la part des mariniers et à la faiblesse de l'équipage composé seulement de trois hommes, nombre insuffisant pour diriger convenablement le bateau dans un moment où les eaux étaient à 2m.32 au-dessus de l'étiage. Il a en conséquence écarté les demandes qui lui étaient soumises.

Le sieur Chauvet et la compagnie générale d'assurances maritimes se sont pourvus devant le conseil d'état contre cet arrêté. Mais le conseil d'état a rejeté leur pourvoi par la décision suivante, rendue conformément aux observations présentées par le ministre des travaux publics.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que si les sieurs Fouchard ont eu le tort de ne pas rétablir la balise ou signal qui avait été placé à l'amont pour compléter l'indication du côté gauche de la passe, et qui avait disparu plusieurs jours avant le sinistre, il n'est pas établi par l'instruction que la perte du bateau du sieur Chauvet ait eu pour cause cette négligence des entrepreneurs; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a repoussé la demande d'indemnité formée par ledit sieur Chauvet et la compagnie d'assurances;

Art. 1er. La requête du sieur Chauvet et de la compagnie d'assurances est rejetée.

2. Les requérants sont condamnés aux dépens.

(N° 66)

[3 mai 1851.]

Canaux; dégradation; réparation matérielle; prescription invoquée. — (Coulbeaux.) — *La prescription annale établie par l'article 640 du Code d'instruction criminelle est applicable aux amendes encourues par suite de contraventions de grande voirie, mais non à la réparation matérielle du dommage résultant des contraventions. — Dès lors il y a lieu, dans l'intérêt de la navigation et de la sûreté publique, de condamner le capitaine d'un navire ayant endommagé le pont d'un canal à payer les frais de réparation dudit pont, ainsi que les frais de constatation du dommage, quelle que soit l'époque à laquelle remonte l'avarie. — Les intérêts de la somme à laquelle s'élèvent les*

frais de réparation ne courent pas de plein droit (solution implicite).

Trois procès-verbaux de contravention ont été dressés contre les sieurs Coulbeaux, Lataste et Holmes, capitaines de navire, à raison des avaries occasionnées par leurs bâtiments, au pont en charpente dit de Sur-Somme, établi sur le canal de la Somme. Un quatrième procès-verbal a constaté qu'une embarcation, appartenant au sieur Thernisien, avait brisé un chapeau de l'estacade du port du Hourdel.

Appelé à statuer sur ces contraventions, le conseil de préfecture de la Somme, par quatre arrêtés, en date du 25 juin 1849, a renvoyé les délinquants des fins desdits procès-verbaux par le motif que plus d'une année s'étant écoulée entre la date de ces contraventions et le moment où les poursuites ont été commencées, l'action publique et l'action civile se trouvaient éteintes aux termes de l'article 640 du Code d'instruction criminelle.

Le ministre des travaux publics s'est pourvu contre cette décision devant le conseil d'état. Il a fait observer que, d'après la jurisprudence du conseil d'état, et notamment d'après les arrêts des 16 juillet 1840 (Vidal) et 30 juin 1842 (de Beaucorps), le bénéfice de l'article 640 du Code d'instruction criminelle n'est acquis aux contrevenants que pour l'amende dont ils auraient été passibles, à raison du fait même de leur contravention, mais qu'à l'égard des dégradations causées aux ouvrages d'art, il ne saurait y avoir de prescription, et que la réparation des avaries pouvait toujours être poursuivie dans l'intérêt permanent de la sûreté publique.

Le ministre, en demandant la réformation des quatre arrêtés du conseil de préfecture, a conclu :

1° A ce que les contrevenants ci-dessus dénommés fussent condamnés à la réparation des dommages par eux causés, et s'élevant, pour le sieur Coulbeaux, à 100f.85, pour le sieur Lataste à 118f.93, pour le sieur Holmes à 60 francs, pour le sieur Thernisien à 60 francs ;

2° A ce que, aux condamnations prononcées contre les sieurs Coulbeaux et Lataste fussent ajoutés les intérêts à 5 pour 100 des sommes dues à l'entrepreneur qui a effectué les réparations, lesdits intérêts calculés à partir du jour de la clôture des états de dépense ;

3° A ce que les contrevenants fussent condamnés aux dépens de l'instance.

Le conseil d'état a adopté ces conclusions, à l'exception du chef relatif aux intérêts. Voici le texte de sa décision, en ce qui concerne le sieur Coulbeaux :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu l'arrêt du conseil du 24 juin 1777 ;

Vu la loi du 29 floréal an X ;

Vu l'article 640 du Code d'instruction criminelle ;

Considérant que si, aux termes de l'article 640 ci-dessus visé du Code d'instruction criminelle, l'action publique et l'action civile résultant d'une contravention sont prescrites après une année révolue

à compter du jour où la contravention a été commise, la réparation matérielle des dégradations faites à un pont construit sur un canal navigable peut et doit être poursuivie dans l'intérêt toujours subsistant de la navigation et de la sûreté publique ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la dégradation constatée par le procès-verbal susvisé du 21 décembre 1848 est le fait du sieur Coulbeaux, et que la réparation du dommage par lui causé doit être évaluée à 100f.85;.

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de la Somme, du 25 juin 1849, est annulé.

2. Le sieur Coulbeaux est condamné à payer la somme de 100f.85.

3. Le sieur Coulbeaux est condamné en outre à payer les frais de constatation du dommage.

4. Le surplus des conclusions du ministre des travaux publics est rejeté.

(N° 67)

[9 mai 1851.]

Péages; ponts; application et interprétation du tarif; conflit. — (Astugue c. Sautiron.) — *Le péage d'un pont a le caractère d'un impôt indirect. — Dès lors les contestations qui s'élèvent sur l'application du tarif, entre le concessionnaire du pont et un entrepreneur de travaux publics, sont de la compétence de l'autorité judiciaire* (*). — *Si le tarif litigieux a été établi par une loi, le tribunal n'est pas fondé à renvoyer les parties devant l'administration à l'effet d'en demander l'interprétation* (solution implicite).

Le sieur Astugue s'est rendu adjudicataire du péage du pont établi sur la Garonne, à Montréjeau, en vertu de la loi du 5 août 1821, et faisant partie de

(*) La présente décision est accompagnée, dans *le Recueil des arrêts du conseil d'état et du tribunal des conflits*, de MM. Lebon et Gauté, d'une note communiquée à ce recueil par M. Cornudet, commissaire du gouvernement, qui a donné des conclusions dans l'affaire. Cette note est ainsi conçue :

Il résulte de la décision rendue dans cette espèce par le tribunal des conflits que l'autorité judiciaire est compétente pour prononcer sur le litige qui s'élève entre un concessionnaire de péage de pont et un particulier qui réclame contre

la route nationale n° 125. L'une des dispositions du cahier des charges reproduit le tarif des droits de péage annexé à cette loi. On lit dans ce tarif les clauses suivantes :

« Sont exempts du payement des droits..... 4° toute voiture servant au transport de matériaux pour la construction du pont et la réparation de la route, ainsi que les ouvriers employés auxdits travaux.

» Les contestations relatives à l'application et à la quotité des droits seront jugées sommairement et sans frais, suivant les règles établies pour la perception des droits d'octroi. »

Le sieur Sautiron, entrepreneur de travaux publics, a emprunté le pont de Montréjeau pour le transport des matériaux destinés à la réparation de la route nationale n° 117, qui s'embranche avec la route 125 à peu de distance du pont.

Le sieur Astugue, ayant réclamé l'acquittement des droits de péage pour les voitures et les ouvriers du sieur Sautiron, celui-ci a prétendu que l'exemption ci-dessus rappelée lui était applicable. Le sieur Astugue a soutenu au contraire que l'exemption du péage ne devait profiter qu'aux voitures et aux ouvriers employés à la réparation de la route n° 125. Il a, en conséquence, assigné le sieur Sautiron devant le tribunal civil de Saint-Gaudens en payement d'une somme de 400 francs, montant de ces droits de péage non acquittés pendant plusieurs années.

Par jugement en date du 6 février 1847, ce tribunal a renvoyé les parties

---

la taxe qui lui est demandée, sans qu'il y ait besoin de recourir préjudiciellement à l'administration pour faire interpréter la clause ou la taxe du tarif sur laquelle s'élève la difficulté.

La jurisprudence du conseil d'état était fixée dans le même sens. (*Voir* les ordonnances des 18 août 1833, *Gérard*, et 5 février 1841, *Pont de Rabastens.*)

Mais il est utile de faire remarquer que la présente décision du tribunal des conflits et les ordonnances précitées du conseil d'état doivent expressément être renfermées dans le cas auquel elles s'appliquent, savoir : celui d'un litige entre le concessionnaire et un particulier concernant l'application du tarif.

Il n'y a pas lieu de penser que la décision du tribunal des conflits fasse obstacle à une distinction fort importante qui résulte de la jurisprudence du conseil d'état, et d'après laquelle, si le litige s'élève entre le concessionnaire et l'administration, il y a lieu en ce cas à interprétation, par l'autorité administrative, par le conseil d'état, des clauses ou taxes du tarif qui sont contestées. (*Voir* les ordonnances des 8 août 1834, *Maurette et compagnie;* 14 janvier 1839, *Lyonnet ;* 30 juillet 1840, *Pont d'Ébreuil;* 3 mai 1844, *Passerelle sur la Nive*, etc.)

Voici la raison de cette distinction :

Dans le premier cas, celui où il y a litige entre le concessionnaire et le particulier qui passe sur le pont, il s'agit de l'application d'une taxe qui est expressément assimilée par les lois de la matière aux droits d'octroi des villes, et qui a, dès lors, le caractère d'un impôt indirect. Or, il est de principe que *les actions civiles relatives à la perception des contributions indirectes*, et que *les contestations qui s'élèvent sur l'application des tarifs d'octroi et sur la quotité des taxes exigées par les préposés*, sont de la com-

devant le conseil de préfecture de la Haute-Garonne pour faire prononcer, par voie d'interprétation, sur le sens de l'article 6 du cahier des charges, lequel, ainsi qu'on l'a dit plus haut, ne fait que reproduire les dispositions du paragraphe 4 du tarif annexé à la loi du 5 août 1821, et il a sursis à statuer sur la demande du sieur Astugue, jusqu'à ce que l'autorité administrative eût rendu sa décision.

Pour se conformer à ce jugement, le sieur Astugue a cité le sieur Sautiron devant le conseil de préfecture ci-dessus désigné, lequel, par un arrêté du 22 décembre 1848, a, de son côté, renvoyé les parties à se pourvoir devant l'autorité compétente pour faire prononcer, s'il y a lieu, par voie d'interprétation sur la difficulté qu'a soulevée l'application du tarif des droits de péage du pont de Montréjeau. Cet arrêté était motivé en ces termes :

« Considérant que les questions de compétence sont d'ordre public; qu'on peut les proposer en tout état de cause, et qu'elles doivent même être soulevées d'office par le juge;

» Considérant que dans la difficulté qui s'est élevée entre Sautiron et Astugue, il s'agit d'une question d'application du tarif pour le péage du pont de Montréjeau ; que ce tarif est annexé tant à la loi du 5 août 1821, relative à la construction du pont, qu'à l'acte administratif qui en a adjugé la ferme audit Astugue; que, conformément aux lois sur la matière, et d'après les

---

pétence de l'autorité judiciaire (art. 2 de la loi des 6-11 septembre 1790, art. 13 de la loi du 27 frimaire an VIII).

Dans le deuxième cas, de quoi s'agit-il?

L'administration intervient au point de vue de l'utilité commune dont elle est gardienne, et conteste au concessionnaire l'usage et l'application qu'il fait de son tarif d'une façon qui lui paraît excéder les droits qu'elle lui a concédés, ou bien, dans un intérêt plus restreint, elle soutient que le concessionnaire exige à tort le péage de certains agents qu'elle a entendu comprendre dans les exemptions.

Or ici, on sort du cas prévu par la loi des 6-11 septembre 1790 et celle du 27 frimaire an VIII, et de la compétence que ces lois déterminent, pour rentrer dans l'application du principe qui veut que l'autorité administrative connaisse des litiges qui s'élèvent sur les contrats administratifs.

Et en effet, quelle que soit la nature des taxes de péage, quelle que soit l'origine du droit en vertu duquel l'administration établit des péages sur les ponts, il est incontestable que l'acte par lequel l'administration concède à un entrepreneur le droit de percevoir le péage en son lieu et place, moyennant certaines obligations dudit entrepreneur envers elle et envers le public, est un contrat administratif au point de vue des rapports que cet acte établit entre l'administration et le concessionnaire.

Eh bien! si l'administration soutient que ces obligations sont méconnues, que l'entrepreneur viole le contrat, qu'il exige du public ou de ses agents des taxes qui ne sont pas dues, elle intervient pour faire exécuter le contrat passé avec elle, et c'est, d'après les principes, au juge des contrats administratifs qu'elle doit s'adresser.

On le répète, la présente décision du tribunal des conflits ne fait point obstacle à cette distinction, qui seule explique les contradictions apparentes que présente la jurisprudence du conseil d'état.

termes précis d'une disposition consignée à la fin dudit tarif, les tribunaux ordinaires sont seuls compétents pour statuer sur les différends des parties; que, cependant, avant de leur dire droit, le tribunal de Saint-Gaudens a cru devoir les renvoyer devant le conseil de préfecture pour faire interpréter l'acte administratif, au sujet duquel est née la contestation qui les divise;

» Mais qu'en principe, c'est au pouvoir qui a fait la loi qu'il appartient de l'interpréter; qu'il s'agit, dans l'espèce, d'un acte émané de l'administration supérieure et sanctionné par la puissance législative; que le conseil est donc incompétent pour connaître de cet acte par voie d'interprétation générale; qu'il ne saurait se permettre de le modifier en aucune manière, pas plus que de prononcer au fond sur l'intérêt privé pour lequel les parties sont en contestation; que c'est en ce sens qu'ont été rendus les arrêts du conseil d'état ci-dessus visés et une foule d'autres qu'il serait trop long de rapporter (*). »

Dans cette situation, le sieur Astugue a cru pouvoir citer de nouveau le sieur Sautiron devant le tribunal civil de Saint-Gaudens, aux fins des conclusions par lui prises précédemment; mais par un second jugement, en date du 31 décembre 1849, ce même tribunal a rejeté la demande dont s'agit, par le motif principal que, s'étant des saisi définitivement de l'appréciation de l'article 6 du cahier des charges, il ne pouvait revenir sur cette décision sans violer l'autorité de la chose jugée.

Dans ces circonstances, le sieur Astugue a présenté une demande en règlement de juges au tribunal des conflits, qui a statué en ces termes :

Au nom du peuple français,

Le tribunal des conflits,

Vu les articles 89 et 90 de la constitution de 1848, la loi du 3 mars 1849, le règlement du 26 octobre 1849 et la loi du 4 février 1850;

Vu les ordonnances des 1er juin 1828 et 12 mars 1831;

Vu la loi des 6-11 septembre 1790, celle du 27 frimaire an VIII et celle du 5 août 1821;

Considérant qu'il s'agit entre les parties de savoir si le sieur Sautiron, en sa qualité d'entrepreneur de travaux publics, a droit de jouir, sur le pont de Montréjeau, de l'exemption de péage établie par l'article 6 du cahier des charges;

Considérant que le péage d'un pont a le caractère d'un impôt indirect;

Considérant, au reste, qu'aux termes de la loi spéciale du 5 août 1821, l'application du tarif contesté entre l'entrepreneur et un particulier devait être jugée comme en matière d'octroi;

Considérant qu'aux termes des lois des 6-11 septembre 1790 et 27 frimaire an VIII, ces contestations sont exclusivement de la com-

---

(*) Arrêts des 11 juin 1834 (Privault), 8 août même année (Maurette), 14 janvier 1839 (Lyonnet) et 5 février 1841 (concessionnaires du pont de Rabastens).

pétence de l'autorité judiciaire; que le tribunal civil de Saint-Gaudens s'est donc mal à propos dessaisi par son jugement du 6 février 1847;

Art. 1er. Sont annulés les jugements du tribunal civil de Saint-Gaudens des 6 février 1847 et 31 décembre 1849.

2. Les parties sont renvoyées devant ledit tribunal pour y faire statuer tant sur le fond de la demande du sieur Astugue que sur les exceptions opposées par le sieur Sautiron.

3. Les dépens faits devant le tribunal des conflits sont réservés pour qu'il y soit statué en même temps que sur le fond du procès.

(N° 68)

[10 mai 1851.]

Entrepreneur; décompte; intérêts. — (Mourrat c. la commune de Vaulx-en-Velin.) — ***Il y a lieu de refuser à un entrepreneur les intérêts des sommes qui lui restent dues, lorsque les retards de payement proviennent uniquement des difficultés qu'il a lui-même soulevées à tort.***

La décision dont suit un extrait a statué sur les réclamations formées par le sieur Mourrat, entrepreneur de travaux d'agrandissement de l'église de Vaulx-en-Velin (Isère), contre le décompte de son entreprise.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la commune n'a jamais refusé de se libérer envers le sieur Mourrat, et que les retards éprouvés par ce dernier proviennent uniquement des difficultés qu'il a lui-même soulevées; que, dès lors, il n'y avait pas lieu de lui allouer les intérêts des sommes qui peuvent lui rester dues;

Art. 1er. La requête du sieur Mourrat est rejetée.

2. L'arrêté du 25 février 1848 est annulé dans celle de ses dispositions qui alloue des intérêts au sieur Mourrat.

3. Le sieur Mourrat est condamné aux dépens.

(N° 69)

[10 mai 1851.]

Procédure ; pourvoi ; défaut de qualité ; intérêt de la loi. — (Planchais c. la commune de Pleyben.) — *Le ministre des travaux publics est sans qualité pour déférer au conseil d'état un arrêté de conseil de préfecture rendu contre une commune, et spécialement un arrêté qui condamne une commune à rembourser à un propriétaire les frais de démolition d'un bâtiment abattu par ordre du maire pour cause de sûreté publique. — Si cet arrêté était susceptible d'être annulé dans l'intérêt de la loi, le ministre de la justice aurait seul qualité pour provoquer cette annulation.*

Un arrêté pris par le maire de Pleyben (Finistère), à la date du 1er septembre 1849, a enjoint au sieur Planchais, propriétaire d'une maison sise dans cette commune, le long de la route départementale n° 3, de Châteaulin à Guingamp, de démolir, dans le délai d'un mois, ladite maison, dont l'état de dégradation compromettait la sûreté publique. Le délai fixé étant expiré sans que ce propriétaire eût obtempéré à cette injonction, des ouvriers furent requis, vu l'urgence, pour opérer la démolition prescrite.

Le sieur Planchais s'est alors adressé au conseil de préfecture, à l'effet d'obtenir de la commune de Pleyben : 1° une indemnité des pertes qu'il avait éprouvées par la privation de jouissance de sa maison ; 2° le remboursement avec les intérêts de la somme de 136f.25, montant des frais de démolition qu'il a été forcé de payer.

Par arrêté du 27 septembre 1850, le conseil de préfecture a rejeté la demande d'indemnité du sieur Planchais ; mais il a condamné la commune de Pleyben au payement des frais de démolition en se fondant sur ces motifs : que le sieur Planchais n'avait pas été mis régulièrement en demeure de faire démolir lui-même sa maison ; que la démolition avait été requise d'office par l'autorité municipale dans l'intérêt de la sûreté publique, et notamment des habitants de la commune de Pleyben, et que, aux termes de l'article 4 de la loi du 11 frimaire an VII, les dépenses faites pour la sûreté publique sont à la charge des communes.

Le ministre des travaux publics a cru devoir déférer cet arrêté à la censure du conseil d'état, en ce qui touche les frais de démolition dont, suivant le ministre, le sieur Planchais était seul passible. Voici le texte des observations qu'il a présentées à l'appui de son pourvoi : « En principe, le propriétaire d'un

bâtiment menaçant ruine doit supporter les dépenses auxquelles donnent lieu les travaux de démolition de l'édifice, car c'est par son fait que la démolition est devenue nécessaire. Quoique faites en vue de la sûreté publique, ces dépenses ne peuvent évidemment être rangées dans la classe de celles que l'article 4 de la loi du 11 frimaire an VII met à la charge des communes. Les dispositions de cet article sont d'ailleurs d'autant moins applicables dans l'espèce, que la maison du sieur Planchais se trouvait sur une traverse de route départementale dépendant de la grande voirie, et que sa démolition, à laquelle le maire de Pleyben a fait procéder d'office par délégation de l'autorité administrative compétente, ne saurait, dès lors, être considérée comme une mesure d'intérêt purement communal. »

Le conseil d'état a rejeté le pourvoi du ministre par une fin de non-recevoir en ces termes :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu le pourvoi formé par le ministre des travaux publics, ledit pourvoi tendant à la réformation d'un arrêté du conseil de préfecture du Finistère, en date du 27 septembre 1850, qui a condamné la commune de Pleyben à rembourser, avec intérêts, au sieur Planchais, propriétaire d'une maison située à Pleyben, dans la traverse de la route départementale n° 3, de Châteaulin à Guingamp, dont la démolition a été ordonnée pour cause de sûreté publique et effectuée d'office, la somme de 136f.25, montant des frais de ladite démolition;

Vu la loi du 3 mars 1849, article 44 (1);

Considérant que la condamnation prononcée par l'arrêté ci-dessus visé au profit du sieur Planchais l'a été contre la commune de Pleyben; que, dès lors, c'est seulement à ladite commune qu'il pouvait appartenir de se pourvoir contre cette condamnation, et que si ledit arrêté était susceptible d'être annulé dans l'intérêt de la loi, le ministre de la justice aurait seul qualité pour provoquer cette annulation;

Art. 1er. Le pourvoi du ministre des travaux publics est rejeté.

---

(1) Voici le texte de cet article : « Lorsqu'il aura été rendu par une juridiction administrative une décision sujette à annulation, et contre laquelle les parties n'auraient pas réclamé dans le délai déterminé, le ministre de la justice pourra aussi en donner connaissance à la section du contentieux; la décision sera annulée sans que les parties puissent se prévaloir de l'annulation. »

(N° 70)

[10 mai 1851.]

Endiguements; règlement d'administration publique; formalités. — Dissolution et réorganisation de syndicat; droits de propriété. — Taxes provisoires. — (D'Inguimbert et consorts c. le syndicat de la Grande-Camargue.) — *Les règlements d'administration publique ne peuvent être attaqués par la voie contentieuse que pour incompétence ou excès de pouvoir, ou pour violation des formes prescrites par les lois et règlements. — Aucune disposition légale ou réglementaire ne prescrit de faire précéder d'une enquête les règlements d'administration publique constitutifs des associations territoriales de propriétaires intéressés à des travaux d'endiguement* (*). — *Les associations de ce genre peuvent être dissoutes et réorganisées par le gouvernement, sans que leurs membres puissent opposer à cette mesure leur droit à la propriété des travaux déjà effectués, lequel droit demeure toujours réservé. — Il n'y a pas d'excès de pouvoir dans la disposition d'un règlement qui autorise la répartition provisoire des dépenses d'endiguement d'après le cadastre et non d'après le degré d'intérêt des propriétaires associés; cette disposition ne fait pas obstacle aux réclamations ultérieures des propriétaires devant l'autorité compétente, contre les rôles qui seraient dressés d'après cette base.*

La vaste étendue de terrain comprise entre les deux bras du Rhône et la Méditerranée, et désignée sous le nom d'île de la Camargue, est protégée contre l'envahissement des eaux du fleuve par des massifs de terre continus qu'on appelle les chaussées du Rhône. Ces chaussées ont un développement de plus de 100 000 mètres. Leur existence remonte à une époque fort ancienne. Dès le 12e siècle, le principe d'association présidait à leur entretien. Des statuts municipaux donnés, en 1150, à la ville d'Arles constatent en effet que les digues étaient alors sous la surveillance de *levandiers* ou syndics, et que tous les propriétaires étaient tenus de contribuer à la dépense proportionnellement à la qualité du terrain et à la contenance de leurs domaines. Plusieurs actes, intervenus entre les intéressés aux 15e et 16e siècles,

(*) *Voir* dans le même sens l'ordonnance du 30 décembre 1842, *Ruisseau de Vitrole*; 2e série, t. III, p. 42.

ont successivement modifié les bases de répartition des dépenses. Vers la fin du 18e siècle, soit que les anciennes dispositions fussent tombées en désuétude, soit que les événements de l'époque entravassent leur exécution, les chaussées se trouvaient dans le plus complet abandon. De grands travaux de restauration étaient à entreprendre ; le désordre qui régnait parmi les associations ne permettait pas d'espérer qu'un tel résultat pût être atteint ; on procéda à leur réorganisation sur de nouvelles bases. Deux décrets, le premier du 4 prairial an XIII, le second du 15 mai 1813, déterminèrent ces bases.

Ces deux décrets ont régi toutes les associations territoriales qui se sont successivement formées sur le territoire des trois communes d'Arles, des Saintes-Maries et de Fos, et qui comprennent, outre l'île de la Camargue, le quartier du Plan-du-Bourg. Ces associations étaient en 1846 au nombre de quarante-deux.

Une administration ainsi fractionnée entre tant d'associations différentes, agissant chacune dans sa sphère et sans se préoccuper des intérêts généraux, devait difficilement conduire au but que l'on s'était proposé. De nombreuses difficultés surgirent, des conflits s'élevèrent, et l'état des choses fut encore aggravé par les inondations qui, en 1840, 1841 et 1843, ravagèrent, à huit reprises différentes, la vallée du Rhône. Les pertes occasionnées aux propriétés que devaient protéger les chaussées ne s'élevèrent pas à moins de 3 millions, indépendamment des dépenses considérables que nécessita la fermeture des nombreuses brèches ouvertes dans les chaussées.

Les associations reconnurent alors que l'action administrative pouvait seule imprimer un caractère d'ensemble aux mesures à prendre, et qu'il était indispensable de changer un mode d'organisation que l'expérience avait condamné.

Dans ces circonstances, l'administration crut devoir procéder à la constitution de nouveaux syndicats d'après les principes posés dans la loi du 16 septembre 1807. Une enquête, à laquelle furent appelés tous les intéressés, fut ouverte à cet effet dans les trois communes d'Arles, des Saintes-Maries et de Fos. Le résultat de cette enquête fut favorable à la pensée de la réunion de toutes les associations existantes en deux syndicats comprenant, l'un tout le territoire de la Camargue, l'autre le Plan-du-Bourg.

Le règlement, préparé d'après cette base, après avoir été approuvé par le conseil d'état, a été sanctionné par deux ordonnances en date du 14 octobre 1847.

Ces ordonnances, aussitôt après leur émission, furent l'objet d'assez vives réclamations de la part des anciennes associations, qui se plaignirent principalement : 1° de ce que la nomination des syndics avait été attribuée au préfet, tandis qu'elle appartenait aux intéressés depuis plusieurs siècles ; 2° de ce qu'on avait, à tort, réuni dans un seul syndicat la grande et la petite Camargue, dont les intérêts n'étaient pas les mêmes ; 3° de ce qu'on avait abrogé complétement les décrets de l'an XIII et de 1813, qui renfermaient des dispositions concernant des travaux d'un autre ordre ou des mesures de police dont le maintien était nécessaire.

En présence de ces réclamations, le préfet des Bouches-du-Rhône crut devoir suspendre la mise à exécution des ordonnances de réorganisation et an-

toriser le maintien provisoire des anciennes associations ; en même temps, il invita la commission syndicale, qui avait été nommée en vertu des ordonnances de 1847 et les ingénieurs du service du Rhône, à étudier de nouveau la question de réorganisation et à présenter un projet de révision des ordonnances de 1847.

Cette commission, à laquelle s'étaient adjoints les syndics des anciennes associations, admit en principe les réclamations ci-dessus indiquées, et proposa de modifier en conséquence les ordonnances de 1847. De nouveaux règlements furent préparés par l'administration et approuvés par la section d'administration du conseil d'état.

Trois décrets ont alors été rendus par le président de la république à la date du 28 mars 1849. Ces décrets organisent définitivement, d'après les bases successivement adoptées par la commission syndicale, l'administration et le conseil d'état, les associations de la grande Camargue, de la petite Camargue et du Plan-du-Bourg ; ils rapportent les ordonnances de 1847 et abrogent les décrets de l'an XIII et de 1813, dans celles de leurs dispositions qui sont contraires au règlement nouveau.

Celui de ces décrets qui organise l'association syndicale de la grande Camargue a été l'objet d'un pourvoi formé devant le conseil d'état par les sieurs d'Inguimbert, Delatour et autres propriétaires de terrains compris dans le périmètre de cette association. Ce pourvoi était fondé sur les trois moyens suivants :

1° Le décret attaqué était nul en la forme, parce qu'il n'avait pas été précédé d'une enquête *de commodo et incommodo*, comme doivent l'être les règlements d'administration publique.

Le ministre des travaux publics, dans les observations qu'il a présentées sur le pourvoi, a fait remarquer qu'aucune prescription légale n'établissait en principe la nécessité d'une enquête préalablement à la promulgation d'un règlement d'administration publique ; que les lois ou les instructions spéciales qui prescrivaient cette enquête dans le cas de l'ouverture d'une route, d'un chemin de fer, d'un canal, et celui des règlements d'usines ne s'appliquaient pas nécessairement à la formation des syndicats d'endiguement, les lois des 14 floréal an XI et 16 septembre 1807, qui règlent leur organisation, ne renfermant aucune prescription semblable; que le seul caractère obligatoire de tout règlement d'administration publique, c'était d'être soumis au conseil d'état, conformément au principe établi par l'article 52 de la loi du 22 frimaire an VIII et rappelé dans les lois qui ont successivement déterminé les attributions du conseil d'état, mais que le mode d'instruction qui doit précéder l'examen de ce conseil n'a pas été réglé d'une manière générale.

Le ministre a fait observer d'ailleurs que le décret du 28 mars 1849 était inattaquable, d'une part, parce qu'il n'était qu'une modification réglementaire de l'ordonnance de 1847, laquelle avait été précédée d'une enquête, et, d'autre part, parce qu'en fait, les propositions de la commission chargée d'indiquer les modifications à apporter aux ordonnances de 1847 avaient été connues de tous les intéressés auxquels on les avait distribuées, et qui n'avaient cru devoir produire aucune réclamation dans le délai d'un mois qui leur avait été donné pour fournir leurs observations.

2° Le décret attaqué contiendrait un excès de pouvoir, en ce qu'il inves-

tirait l'association nouvelle de la propriété des chaussées au détriment des anciens propriétaires.

Le ministre a répondu que le règlement avait eu pour but d'assurer le maintien et la conservation des chaussées, et non de décider qui est, a été ou sera propriétaire desdites chaussées; que cette dernière question, si elle s'élevait, serait portée devant les juges compétents pour la résoudre.

3° Le décret du 28 mars 1849 contiendrait un autre excès de pouvoir en autorisant par l'article 40, le nouveau syndicat, jusqu'à ce qu'il ait contracté un emprunt ou qu'il soit pourvu de rôles de cotisation, à faire face aux dépenses par un rôle provisoire basé sur le cadastre; tandis que, d'après les lois des 14 floréal an XI et 16 septembre 1807, les dépenses ne peuvent être réparties que d'après le degré d'intérêt des propriétaires associés.

Le ministre a fait observer que ce mode provisoire de perception, adopté parce qu'il s'éloignait le plus de l'arbitraire, ne blessait pas le principe de l'établissement des taxes en raison de l'intérêt de chacun, attendu qu'un règlement rétroactif devait être fait pour établir définitivement la part de chaque contribuable après la décision de la commission spéciale. Il a ajouté que, dans une circonstance présentant beaucoup d'analogie, le conseil d'état avait reconnu que des perceptions de taxes provisoires n'avaient rien de contraire à la loi, car lui-même avait prescrit l'établissement de semblables taxes (ordonnance du 10 décembre 1816, *syndicat de la Barthelasse*, 2e série, t. VII, p. 25).

Le sieur de Jonquières, agissant en qualité de président du nouveau syndicat de la grande Camargue et aussi, en tant que de besoin, les divers autres membres de ce syndicat, sont intervenus dans l'instance et ont demandé le rejet du pourvoi des sieurs d'Inguimbert et consorts avec dépens.

Le conseil d'état a rendu la décision suivante :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu le décret attaqué le 28 mars 1849 et l'ordonnance royale du 14 octobre 1847;

Vu les lois des 20 août 1790 et 6 octobre 1791; l'arrêté du 9 ventôse an XI; les décrets du 4 prairial an XIII et du 15 mai 1813; les lois du 14 floréal an XI, du 22 frimaire an VIII, du 16 septembre 1807 et du 3 mai 1841; la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui touche l'intervention du sieur de Jonquières :

Considérant que le sieur de Jonquières agit en qualité de propriétaire et comme président de l'association des propriétaires intéressés à défendre le territoire de la grande Camargue contre le Rhône, et aussi en tant que de besoin, pour le syndicat institué par le décret du 28 mars 1849, contre lequel a été formé le pourvoi des sieurs d'Inguimbert et autres propriétaires; que, dès lors, son intervention est recevable;

Sur le recours formé par le sieur d'Inguimbert et consorts :

Considérant que le décret du 28 mars 1849 constitue un règlement d'administration publique qui ne peut être attaqué par la voie contentieuse que pour incompétence ou excès de pouvoir, ou pour violation des formes prescrites par les lois et règlements;

Sur le moyen tiré de ce que le décret attaqué n'aurait pas été précédé d'une enquête, contrairement aux dispositions de la loi du 14 floréal an XI et aux formes consacrées pour les règlements d'administration publique :

Considérant qu'aucune disposition de loi ou de règlement ne prescrit en pareille matière de faire précéder d'une enquête les règlements d'administration publique faits par le gouvernement, le conseil d'état entendu ;

Sur l'excès de pouvoir résultant de ce que le décret attaqué aurait, par ses articles 1, 36, 37, 40 et 42, violé la loi du 14 floréal an XI (art. 2), celle du 16 septembre 1807 (art. 33), celle du 3 mai 1841, et porté atteinte aux droits de propriété :

Considérant qu'en disposant que les propriétaires intéressés à défendre contre le Rhône le territoire de la grande Camargue formeraient une association pour concourir, chacun en proportion de son intérêt, aux dépenses que pourraient nécessiter les travaux, et seraient administrés par un syndicat autorisé à régler les comptes des anciennes associations d'après les anciens rôles, le gouvernement s'est renfermé dans les limites des pouvoirs qui lui appartiennent en vertu des lois des 14 floréal an XI et 16 septembre 1807, et qu'en chargeant le préfet de prendre des arrêtés pour assurer la conservation des travaux, pour l'exécution desquels il serait procédé, s'il y avait lieu, conformément à la loi du 3 mai 1841, il n'a porté aucune atteinte aux droits de propriété des riverains, lesquels demeurent expressément réservés ;

Sur l'excès de pouvoir résultant de l'autorisation donnée au syndicat, par l'article 40, de faire face aux dépenses par un rôle provisoire basé sur le cadastre, contrairement aux dispositions des lois du 14 floréal an XI et du 16 septembre 1807 :

Considérant que les réclamations relatives à la confection des rôles doivent être portées, aux termes des lois du 28 pluviôse an VIII et du 14 floréal an XI, devant le conseil de préfecture, sauf recours devant le conseil d'état, et que la disposition de l'article 40 du décret attaqué ne fait pas obstacle à ce que, au cas où des rôles provisoires seraient mis en recouvrement, les parties qui se croiraient fondées à élever des contestations, soit sur les bases, soit sur les chiffres des cotisations auxquelles elles auraient été imposées, fas-

sent valoir devant l'autorité compétente les droits et moyens qui pourraient leur appartenir ;

Art. 1er. L'intervention du sieur de Jonquières est admise.

2. La requête des sieurs d'Inguimbert et consorts est rejetée.

3. Les sieurs d'Inguimbert et consorts sont condamnés aux dépens envers les intervenants.

(N° 71)

[13 mai 1851.]

Chemin de fer de l'Ouest.

1° Loi.

2° Cahier des charges.

3° Traité entre la compagnie du chemin de fer de Versailles (rive gauche) et MM. Stokes et consorts.

4° Décret du 16 juillet 1851 qui approuve deux conventions passées en exécution de la loi du 13 mai 1851.

5° Convention relative à la concession du chemin.

6° Convention relative à la concession de l'embranchement destiné à raccorder les deux chemins de fer de Versailles (rive droite et rive gauche), et à l'exploitation du chemin de fer de Versailles (rive droite).

1° LOI.

L'assemblée nationale a adopté la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Le ministre des travaux publics est autorisé a concéder directement aux sieurs Peto, Betts, Brassey, Geach, Fox, Henderson et Stokes, le chemin de fer de l'Ouest, de Versailles à Rennes, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente loi.

2. MM. Peto, Betts, Brassey, Geach, Fox, Henderson et Stokes seront chargés de l'exploitation du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche), en exécution du traité intervenu entre eux et la compagnie concessionnaire de ce chemin, le 12 novembre 1850, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

3. Le ministre des travaux publics est autorisé à concéder directement, et sans subvention de l'état, aux sieurs Peto, Betts, Brassey, Geach, Fox, Henderson et Stokes, l'embranchement destiné à raccorder les deux chemins de Versailles (rive gauche et rive droite),

aux clauses qui seront déterminées par l'acte de concession, et, notamment, sous les conditions portées à l'article 53 du cahier des charges ci-annexé.

4. La compagnie concessionnaire s'engage à avancer au trésor public, conformément à l'article 48 du cahier des charges, la somme de douze millions de francs (12 000 000 fr.), qui sera répartie, savoir :

Sur l'exercice 1851	4 000 000 fr.
Sur l'exercice 1852	4 000 000
Sur l'exercice 1853	4 000 000

5. La compagnie concessionnaire s'engage à verser au trésor public, conformément à l'article 47 du cahier des charges, la somme de trois millions de francs (3 000 000 fr.), affectée à l'exécution des travaux à la charge de l'état entre le Mans et Laval.

2° CAHIER DES CHARGES *pour la concession du chemin de fer de l'Ouest.*

TITRE PREMIER. — *Livraison et achèvement du chemin de fer de Paris à Chartres.*

Art. 1er. Le ministre des travaux publics, au nom de l'état, s'engage à livrer à la compagnie, dans les trois mois qui suivront le décret de concession, le chemin de fer de Versailles à Chartres, actuellement ouvert à la circulation, ainsi que les travaux en cours d'exécution pour la gare du boulevard du Mont-Parnasse à Paris, et la gare des marchandises à Vaugirard.

Le matériel fixe et mobile existant sur la ligne, à cette époque, lui sera également remis. La compagnie prendra livraison des ouvrages et du matériel dans l'état où ils se trouveront, et sans pouvoir élever aucune réclamation au sujet des défectuosités qu'ils lui paraîtraient présenter.

Pendant le temps qui s'écoulera entre la concession et la prise de possession, la compagnie devra être entendue sur les questions de tarifs, de traités et de marchés intéressant l'exploitation, et sur le choix du personnel.

En cas de suppression ou de réduction du personnel pour cause autre que des fautes de service, dans l'année qui suivra la promulgation de la présente loi, les employés, gardes, conducteurs et les agents de la perception, existant actuellement sur le chemin de fer de Versailles à Chartres, recevront une indemnité qui ne pourra être moindre de trois mois de solde.

2. Procès-verbal contradictoire sera dressé de la prise de possession indiquée à l'article ci-dessus, et, à dater de ce procès-verbal, la compagnie restera chargée de pourvoir, par ses propres moyens, tant à l'achèvement des gares du boulevard du Mont-Parnasse et de Vaugirard, qu'au complément du matériel nécessaire à l'exploitation.

Les dépenses déjà faites pour la construction des deux gares, et constatées par les états de situation dressés par les ingénieurs, à l'époque du 31 octobre

1850, resteront à la charge de l'état. La compagnie terminera ses stations, conformement aux projets approuvés par l'administration.

Il sera fait inventaire des approvisionnements de coke, charbon, métaux, et matières de toutes natures destinées au service de l'exploitation. Le montant, réglé au prix d'achat, sera remboursé au trésor, par la compagnie, avant la prise de possession.

La compagnie sera substituée dans tous les marchés passés par l'état avec des tiers, et se rapportant soit à la construction des gares du boulevard du Mont-Parnasse et de Vaugirard, soit à l'exploitation du chemin de fer.

Les produits et les charges de l'exploitation, jusqu'au jour de la prise de possession par la compagnie, demeureront au compte de l'état.

3. La compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, les travaux de toute nature à faire pour l'établissement, s'il y a lieu, de nouvelles gares, ou pour l'agrandissement des gares actuelles sur la section de Versailles à Chartres.

TITRE II.—*Livraison et achèvement du chemin de fer de Chartres à Rennes.*

4. Le ministre des travaux publics, au nom de l'état, s'engage à livrer à la compagnie les terrassements, les ouvrages d'art, et les maisons de gardes du chemin de fer de Chartres à Rennes, sous les conditions ci-après déterminées

5. (1°) La compagnie sera tenue de prendre livraison des terrassements et des ouvrages d'art, à mesure qu'ils seront achevés entre deux stations principales, par sections contiguës, et sur la notification qui lui sera faite de leur achèvement. Il sera dressé procès-verbal de cette livraison, et la compagnie devra commencer immédiatement les travaux à sa charge;

(2°) Un an après la date du procès-verbal, il sera procédé à une reconnaissance définitive des travaux qui auront été livrés en vertu du paragraphe précédent, et cette reconnaissance sera constatée par un nouveau procès-verbal contradictoire, qui aura pour effet d'affranchir l'état de toute garantie pour les terrassements;

(3°) La garantie pour les ouvrages d'art et les maisons de gardes ne cessera qu'un an après le procès-verbal de reconnaissance définitive;

(4°) En aucun cas, la responsabilité de l'état, telle qu'elle est réglée par le présent article, et pour les diverses natures d'ouvrages, ne pourra s'étendre au delà de la garantie matérielle des travaux.

6. A dater de l'entrée en possession, définie au paragraphe 1er de l'article précédent, la compagnie restera seule chargée de l'entretien des parties du chemin dont elle aura pris livraison, sans préjudice de la garantie stipulée au même article.

7. Immédiatement après la prise de possession définitive, par la compagnie, de tout ou partie des travaux à la charge de l'état, il sera dressé contradictoirement, entre l'administration et ladite compagnie, un état des lieux.

Cet état comprendra :

(1°) La description de tous les terrains qui serviront d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances;

(2°) L'état des travaux d'art et de terrassement, comprenant les ponts, pon-

ceaux, aqueducs, maisons de gardes, et tous autres ouvrages, construits en vertu des projets approuvés par l'administration supérieure.

8. Les plans et profils de toute sorte seront communiqués à la compagnie, sur sa demande, et elle sera admise à présenter ses observations.

Elle sera autorisée à faire, à ses frais, des copies desdits plans et profils.

9. La compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, les travaux de toute nature à faire pour l'établissement des gares, stations et ateliers sur toute la ligne de Chartres à Rennes.

Ces travaux seront exécutés d'après des plans dressés par la compagnie et approuvés par l'administration supérieure. Pour les achever, la compagnie aura un délai de dix ans, à dater de la livraison à faire par l'état des travaux d'art et de terrassement de la section correspondante; jusqu'à leur achèvement elle devra y suppléer par des bâtiments provisoires exécutés à ses frais, et dont les dispositions et l'étendue seront également soumises à l'approbation de l'administration.

10. Des stations principales seront établies à Chartres, la Loupe, Nogent, le Mans, Laval, Vitré et Rennes.

A l'égard des stations autres que celles qui sont ci-dessus désignées, le ministre se réserve d'en déterminer le nombre, l'emplacement et la surface, après les enquêtes d'usage.

11. La compagnie s'engage en outre,

(1°) A fournir et à poser à ses frais la voie de fer et tous ses accessoires, y compris les croisements et changements de voie, les gares d'évitement, les plates-formes tournantes et le sable des fondations;

(2°) A fournir les machines locomotives, les voitures de voyageurs, les wagons de marchandises, les grues et engins nécessaires pour le mouvement des marchandises, les pompes et réservoirs d'eau pour l'alimentation des machines, l'outillage des ateliers de réparation, et, en général, tout le matériel de transport, de chargement et de déchargement nécessaire à l'exploitation;

(3°) A établir, à ses frais, les clôtures nécessaires pour séparer le chemin de fer des propriétés riveraines, et pour assurer la sûreté de la circulation.

Ne sont pas comprises dans les clôtures mises à la charge de la compagnie, les barrières des passages à niveau, lesquelles seront exécutées par l'état et à ses frais.

A l'égard du ballast, il pourra, du consentement mutuel du gouvernement et de la compagnie, être fourni et posé par les soins de l'administration, et, en ce cas, la compagnie tiendra compte à l'état de la différence entre la dépense réelle faite par lui et celle que lui aurait imposée le simple établissement des terrassements sans le ballast.

12. La voie sera double sur toute la section de Versailles à la Loupe.

La compagnie aura la faculté de n'établir qu'une seule voie entre la Loupe et Rennes, avec des gares ou élargissements d'un développement égal au quart de la longueur de la ligne; mais elle sera tenue de poser la double voie sur chacune des sections au delà de la Loupe, aussitôt que la recette brute de cette section s'élèvera à 18 000 francs par kilomètre.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par le ministre des travaux publics, la compagnie préalablement entendue.

13. Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Le poids des rails sera au moins de 37 kilogrammes par mètre courant.

14. La compagnie, si elle en est requise, s'engage à reprendre, moyennant un prix fixé à dire d'experts, et pourvu qu'ils soient propres à l'exploitation du chemin de fer, les rails et coussinets que le ministre des travaux publics aurait acquis pour l'exécution des terrassements dudit chemin.

15. Le sable ou ballast destiné à former la fondation des voies de fer devra être de bonne qualité.

16. Les clôtures consisteront dans des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

17. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de $1^m.45$

La distance entre les deux voies sera au moins de $1^m.80$, et au plus de 2 mètres, mesurés entre les faces externes des rails de chaque voie.

18. La compagnie s'engage à terminer la pose de la voie de fer et les travaux à sa charge sur la section de Chartres à la Loupe, et à exploiter cette section dans le délai d'un an, à dater du décret de concession. Sur chacune des sections dont elle aura pris possession, elle terminera de même les travaux à sa charge, de manière que le chemin de fer soit ouvert et livré à la circulation dans le délai d'une année à dater de la livraison des travaux par l'état à la compagnie.

Elle s'engage également à fournir et à mettre sur les rails, dans le même délai, soit en machines locomotives, soit en voitures de toute classe, soit en wagons de marchandises et de bestiaux, soit en plates-formes pour le transport des voitures, un matériel suffisant pour l'exploitation de la ligne.

Elle s'engage à augmenter successivement le nombre des machines, voitures, wagons et plates-formes, en raison de l'accroissement de la circulation, sur les réquisitions qui lui seraient adressées par le ministre des travaux publics.

TITRE III. — *Clauses communes aux sections de Paris à Chartres, et de Chartres à Rennes.*

19. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée, et devront satisfaire, d'ailleurs, à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le gouvernement pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces;

Celles de la deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces et auront des banquettes rembourrées.

Celles de la troisième classe seront couvertes et fermées à vitres.

Les voitures de toutes les classes devront remplir les conditions réglées ou à régler par le gouvernement, dans l'intérêt de la sûreté des voyageurs.

Les wagons de marchandises et de bestiaux et les plates-formes seront de bonne et solide construction.

20. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenues en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état dudit chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

21. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la compagnie. Ces frais seront imputés sur la somme que la compagnie est tenue de verser annuellement à la caisse centrale du trésor, conformément à l'article 46 ci-après.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

22. Faute, par la compagnie, d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux à sa charge dans les délais fixés; faute aussi, par elle, d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux, comme à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés et des portions de chemin déjà mises en exploitation.

La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie la valeur que la nouvelle adjudication aura déterminée.

Les sommes affectées à titre de cautionnement, comme il est dit article 47, resteront la propriété de l'état.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et, si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitive-

ment déchue de tous droits à la concession, et les portions de chemin déjà exécutées, ou qui seraient mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété de l'état.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre des travaux publics.

Les dispositions du présent article ne seront point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

23. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix du transport des voyageurs.

24. (1°) Des règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent;

(2°) Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la compagnie;

(3°) La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les ordres généraux de service relatifs à la circulation des trains réguliers de toute nature;

(4°) Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

25. La compagnie, pour les travaux mis à sa charge, est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'état. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'état, sans que,

dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usine, pour tout dommage quelconque résultant des travaux à la charge de la compagnie, seront supportés et payées par elle.

26. Les rails, coussinets, traverses, et, en général, la voie de fer et ses dépendances que la compagnie aura acquis et posés sur le chemin de fer, en exécution du présent cahier des charges, les machines, voitures, wagons, et, en général, tout le matériel d'exploitation acquis et mis sur la voie de fer de la compagnie, deviendront immeubles par destination, et ne pourront être aliénés par la compagnie qu'à la charge de remplacement.

27. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui accorde, pour un laps de quatre-vingt-dix-neuf années, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux de la ligne entière de Versailles à Rennes, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi, 1 kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de 6 kilomètres, le droit sera perçu comme pour 6 kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de 1 000 kilogrammes ; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne ; ainsi tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, il payera comme 20 kilogrammes ; entre 20 et 30, il payera comme 30 kilogrammes, etc.

L'administration déterminera par des règlements spéciaux, la compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration, sur la proposition de la compagnie ; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toute classe destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX total.
Par tête et par kilomètre,			
Voyageurs, non compris l'impôt du dixième sur le prix des places. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	fr. 0.07	fr. 0.03	fr. 0.10
Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)	0.05	0.025	0.075
Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0.035	0.02	0.055
Bestiaux. — Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0.07	0.03	0.10
Veaux et porcs	0.025	0.015	0.040
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0.01	0.01	0.02
Par tonne et par kilomètre,			
Poissons. — Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs	0.30	0.20	0.50
Marchandises. — (1re classe.) Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons, lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques; sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés	0.10	0.08	0.18
(2e classe.) Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtres, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (*dit* de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitumes, fontes brutes, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons	0.09	0.07	0.16
(3e classe.) Pierres à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes	0.08	0.06	0.14
Houille, marne, cendre, fumier et engrais	0.06	0.04	0.10
Objets divers. — Wagon et chariot destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide	0.06	0.06	0.12
Toute autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi	0.15	0.10	0.25
Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner.			
Par pièce et par kilomètre.			
Voiture à deux ou à quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0.15	0.10	0.25
Voitures à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur	0.18	0.14	0.32
(Le tarif sera double, si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, payeront à raison de 30 centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, payeront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront d'ailleurs être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de la compagnie, et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la compagnie indistinctement, et sans aucune faveur. Dans le cas où la compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs, et applicable à tous les articles d'une même nature. La taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

28. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

29. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie; elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

30. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables :

(1°) A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents (4 500) kilogrammes ;

(2°) A toute masse indivisible pesant plus de trois mille (3 000) kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de 3 000 à 5 000 kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait 4 500 à 8 000 kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille (5 000) kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille (8 000) kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, et laisse circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de 8 000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feraient la demande.

31. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

(1°) Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents (200) kilogrammes ;

(2°) A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés ; au plaqué d'or et d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

(3°) Et en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de 50 kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de 50 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Au-dessus de 50 kilogrammes, quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de 40 centimes.

32. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés. Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques seront transportés dans l'ordre de leur numéro d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises dont le poids, sous un même emballage, excédera 20 kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie, et l'autre aux mains de l'expéditeur.

La même constatation sera faite, sur la demande de l'expéditeur, pour tout paquet ou ballot pesant moins de 20 kilogrammes, dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui suivront la remise. Toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction, d'après un tarif approuvé par le ministre des travaux publics.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la compagnie

n'en sera pas moins tenue, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe premier du présent article.

Dans le cas où la compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle sera tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

33. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire, directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 24 ci-dessus prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport, dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

34. (1°) Les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, envoyés en congé limité et en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif ci-dessus fixé;

(2°) Les troupes de toutes armes, voyageant en corps, seront transportées au quart du tarif légal;

(3°) Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Les ingénieurs, inspecteurs de l'exploitation commerciale, commissaires et sous-commissaires attachés à la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes, et à ceux de l'administration des douanes chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

36. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

(1°) A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie;

(2°) Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu d'employer une ou deux voitures spéciales, le transport cessera d'être gratuit et sera payé à raison de 25 centimes au plus par kilomètre et par voiture pour tous les convois autres que les trains rapides marchant à des vitesses exceptionnelles. Pour ces derniers, les prix seront établis à raison des frais résultant de l'accroissement de vitesse et fixés de gré à gré ou à dire

d'experts. Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance;

(3°) Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement, chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des finances pour le transport des dépêches, sur toute l'étendue de la ligne;

(4°) L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour et de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, seront réglés par le ministre des travaux publics et le ministre des finances, la compagnie entendue;

(5°) Indépendamment de ce train, il pourra y avoir, tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la compagnie, pour chaque convoi, ne pourra excéder 75 centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture, et 25 centimes pour chaque voiture en sus de la première, à moins que le transport ne soit fait par des trains rapides, marchant à des vitesses exceptionnelles, auquel cas les prix seront établis à raison des frais résultant de l'accroissement de vitesse, et fixés de gré à gré, ou à dire d'experts;

(6°) La compagnie pourra placer, dans les convois spéciaux de la poste, des voitures de toutes classes, pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises;

(7°) La compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux, ou de changer les heures de départ, la marche et le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue, par écrit, quinze jours à l'avance;

(8°) Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré, ou à dire d'experts, entre l'administration et la compagnie;

(9°) L'administration des postes fera construire, à ses frais, les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le ministre des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8 000 kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir, à ses frais, ses voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la compagnie;

(10°) La compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-postes ou des voitures spéciales en réparation;

(11°) La compagnie sera tenue de fournir, à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires, un emplacement sur lequel l'administration des postes pourra faire construire des bureaux d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement

des malles-postes. Les dimensions de cet emplacement ne devront pas excéder 8 mètres en tous sens;

(12°) La valeur locative du terrain, ainsi fourni par la compagnie, lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts;

(13°) Sa position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits, aux frais de l'administration des postes, ne puissent entraver en rien le service de la compagnie;

(14°) L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt de trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apportent pas d'entrave aux différents services de la ligne ou des stations.

37. La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons seront construits aux frais de l'état ou des départements, et leurs dimensions déterminées par un arrêté du ministre de l'intérieur.

Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes et prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

Le transport des voitures et des wagons sera gratuit.

38. (1°) Le gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer;

(2°) Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel;

(3°) La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents, les fils et les appareils des lignes électriques; de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés d'après les instructions qui leur seront données à cet effet;

(4°) Les agents de la télégraphie, voyageant pour le service de la ligne électrique, auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer;

(5°) En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident, avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique;

(6°) Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires, par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces dépla-

ments auraient lieu, aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

39. A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article 18 pour l'achèvement des travaux, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué : on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 40 ci-après.

40. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, la compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines, locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'état sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la compagnie le requiert, et, réciproquement, si l'état le requiert, la compagnie sera tenue de les céder, également à dire d'experts.

Toutefois, l'état ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

41. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, la compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées ; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

42. Toute exécution, ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer concédé en vertu du présent cahier des charges, ou dans toute

autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune indemnité de la part de la compagnie.

43. Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Versailles à Rennes, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet egard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne de Versailles à Rennes, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne; comme aussi, dans celui où la compagnie concessionnaire de celte dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les lois qui seront ultérieurement rendues pour l'exploitation de chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

(1°) Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres dix pour cent (10 pour 100) du prix perçu par la compagnie;

(2°) Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres, quinze pour cent (15 pour 100);

(3°) Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres, vingt pour cent (20 pour 100);

(4°) Si le prolongement ou l'embranchement excède 300 kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 pour 100).

44. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer

et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

45. Un règlement d'administration publique désignera, la compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

46. (1°) Il sera institué près de la compagnie un ou plusieurs inspecteurs commissaires, spécialement chargés de surveiller les opérations de ladite compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'état ;

(2°) Le traitement de ces commissaires restera à la charge de la compagnie. Pour y pourvoir et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'article 21 ci-dessus, la compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse du receveur central du trésor une somme qui ne pourra excéder 30 000 fr. ;

(3°) Dans le cas où la compagnie ne verserait pas ladite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Titre IV. — *Dispositions générales.*

47. La compagnie s'engage à rembourser à l'état, avant la prise de possession, une somme de trois millions de francs (3 000 000 fr.) représentant le prix d'achat du matériel d'exploitation qui lui sera livré.

Elle prend, en outre, l'engagement de verser au trésor, en compte courant, avant la prise de possession, une autre somme de deux millions de francs (2 000 000 fr.) qui portera intérêt aux taux de 4 pour 100, et qui lui sera remboursée dès qu'elle aura justifié de l'exécution de travaux pour une valeur pareille de 2 millions de francs.

Ces deux sommes seront au besoin considérées comme affectées, à titre de cautionnement, en garantie de l'exécution des engagements contractés par la compagnie.

48. La compagnie de l'Ouest s'engage, en outre, à verser au trésor public, jusqu'à concurrence de 12 millions de francs, les sommes nécessaires pour l'achèvement des travaux à la charge de l'état, restant à exécuter entre la Loupe et le Mans.

Ces versements devront être faits en trois ans, et par sommes de 4 millions de francs au moins, chaque année, sans que, dans aucun cas, les sommes ainsi versées dépassent ce qui est nécessaire pour l'exécution des travaux, et sous la condition que la portion de ces sommes qui n'y aurait pas été employée sera rendue à la compagnie concessionnaire.

Les versements auront lieu par sommes de 1 million de francs par trimestre, sur la demande du ministre des travaux publics, et dans le délai de trois mois après cette demande.

La compagnie pourra demander la justification de l'emploi des fonds précédemment versés, avant de faire un nouveau versement.

Les sommes avancées par la compagnie ne porteront point intérêt.

Le remboursement en sera effectué par le trésor, ainsi qu'il suit : moitié après la livraison, à la compagnie, des travaux à la charge de l'état, de la

section entre le Mans et Laval ; moitié après la livraison des mêmes travaux pour la section entre Laval et Rennes.

Le payement aura lieu par quart, de trois mois en trois mois, dans l'année qui suivra la livraison, par l'état, de chacune de ses sections, et les sommes ainsi remboursées à la compagnie, seront employées à l'exécution des travaux à sa charge.

49. (1°) La compagnie s'engage à rembourser à l'état les sommes qui lui sont dues par la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Versailles (rive gauche) ;

(2°) Le compte de cette dette comprendra le montant, capital et intérêts, du prêt consenti à la compagnie de la rive gauche, en vertu de la loi du 1er août 1839, et toutes autres sommes que cette compagnie devra au trésor, à quelque titre que ce soit. On en déduira le prix des terrains et bâtiments livrés à l'administration pour la construction de la gare du boulevard Mont-Parnasse, le montant du péage à percevoir pour le passage des trains de l'Ouest, depuis l'ouverture du chemin de Chartres jusqu'au jour de la prise de possession par la compagnie, et toutes autres sommes dues par l'état, à quelque titre que ce soit ;

(3°) Le péage ci-dessus mentionné sera des deux tiers des tarifs perçus par l'administration sur les voyageurs et marchandises de toute nature ;

(4°) Le solde du compte ainsi établi sera remboursé aux conditions ci-après :

(5°) Au capital de la dette on ajoutera : 1° les intérêts à 4 pour 100 du capital, depuis qu'ils ont commencé à courir jusqu'au jour de la concession ; 2° les intérêts à 3 pour 100 sur le capital nouveau, pour l'intervalle qui séparera la concession de la mise en exploitation complète du chemin de l'Ouest ;

(6°) La somme totale ainsi formée, portant intérêt à 3 pour 100 jusqu'au parfait payement, sera remboursée en soixante annuités égales, à dater de l'époque ci-dessus mentionnée ;

(7°) La compagnie du chemin de fer de l'Ouest prend l'engagement d'effectuer régulièrement ces payements pour le compte de la compagnie de la rive gauche ;

(8°) Chacune des soixante annuités sera représentée par une obligation souscrite par la compagnie du chemin de fer de l'Ouest et négociable à l'ordre du caissier central du trésor.

La compagnie prend l'engagement de remettre au trésor immédiatement après la concession, des obligations représentatives des cinquante premières annuités de la dette de la rive gauche envers l'état. Le surplus des obligations sera remis au trésor après règlement de compte entre l'état et la rive gauche.

50. Le ministre des travaux publics, au nom de l'état, s'engage à garantir à la compagnie, pendant les cinquante premières années de sa concession, de la manière qu'il jugera la plus propre à concilier ses intérêts et ceux de la compagnie, un intérêt de 4 pour 100 sur le capital dépensé par elle pour payement du matériel ou pour travaux, sans toutefois que le capital auquel s'appliquera cette disposition puisse, en aucun cas, excéder 55 millions de francs ;

en conséquence, l'intérêt garanti annuellement par l'état, sur le pied de 4 pour 100, ne pourra, en aucun cas, excéder 2 millions 200 mille francs.

Toutefois, tant que la compagnie n'aura pas commencé la pose de la seconde voie de fer au delà de la Loupe, le capital auquel s'appliquera cette disposition est limité à 43 millions de francs, et l'intérêt garanti annuellement par l'état ne pourra, en aucun cas, excéder 1 million 720 mille francs.

Avant l'achèvement complet des travaux, la garantie d'intérêt ne sera due que pour les appels de fonds, faits au fur et à mesure de l'avancement des travaux, et dont le versement dans la caisse de la compagnie aura été dûment justifié.

Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'état, de ses frais annuels d'entretien et d'exploitation, et de ses recettes.

Ne seront pas comptés, dans les frais annuels, les intérêts et l'amortissement des emprunts que la compagnie pourrait être dans le cas de contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital de 55 millions de francs.

Lorsque l'état aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité d'intérêts, il en sera remboursé sur les bénéfices nets de l'entreprise excédant les 4 pour 100 garantis, dans quelque année qu'ils se produisent, et avant tout prélèvement de dividendes au profit de la compagnie.

Si, à l'expiration de la concession, l'état est créancier de la compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme qui sera due à la compagnie, pour la reprise du matériel, aux termes de l'article 40 ci-dessus.

51. Après l'ouverture de la ligne entière de Paris à Rennes, si le produit de l'exploitation excède 8 pour 100 du capital dépensé par la compagnie pour le payement du matériel ou pour travaux à sa charge, la moitié de l'excédant sera attribuée à l'état.

52. La compagnie du chemin de fer de l'Ouest exploitera le chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche), pendant la durée de la concession de cette dernière ligne, conformément au traité intervenu entre les deux compagnies, le 21 novembre 1850, et annexé au présent cahier des charges.

A l'expiration de la concession du chemin de fer de Versailles (rive gauche), et pendant tout le temps que durera encore la concession du chemin de fer de l'Ouest, la compagnie concessionnaire continuera à exploiter de la même manière et aux mêmes conditions le chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche), en payant à l'état, qui sera alors en possession de ce chemin, les mêmes redevances et péages qu'elle payait à la compagnie de Versailles.

53. L'exploitation du chemin de fer de l'Ouest s'exécutera, sur l'une et l'autre rive, entre Paris et Viroflay, de manière à assurer d'égales facilités de transport aux voyageurs, bestiaux et marchandises provenant ou à destination de la ligne de l'Ouest.

La compagnie concessionnaire de l'Ouest aura le droit d'appliquer, sur le parcours entre Viroflay et Paris, le tarif qui lui est accordé pour le chemin de l'Ouest.

Les travaux qui seraient à faire pour l'exécution du raccordement et pour

l'établissement ou l'agrandissement des gares et stations sur les chemins de fer de Versailles (rive droite) ou de Saint-Germain sont déclarés d'utilité publique, et la compagnie concessionnaire du raccordement, ainsi que les compagnies de Versailles (rive droite) et Saint-Germain, seront investies, pour l'exécution des travaux, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'état.

54. La compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à elle adressée sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département de la Seine.

55. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au conseil d'état.

56. Les conventions à passer par le ministre des travaux publics, en exécution du présent acte, devront être réglées par des décrets du président de la République.

57. Lesdites conventions ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

3° TRAITÉ *entre la compagnie du chemin de fer de Versailles (rive gauche) et MM. Stokes et consorts.*

Entre les soussignés :

MM. De Guernon (Louis-Romain-Barnabé);
Fiefuet de Sauville (Louis-Hyacinthe), rue Taranne, n° 16;
Saint-Elme-Petit (Pierre-Michel), rue de Londres, n° 7;
De Sainte-Rose (Edmond), rue de la Ferme-des-Mathurins, n° 58;
De la Géronnière (Paul-Proust), rue Caumartin, n° 62;
Dequevauvillers (Jules), rue de l'Odéon, n° 25;
Et Bessas-Lamégie, directeur de la compagnie, demeurant à Paris, rue du Bac, n° 33;

Stipulant, tant comme administrateurs que comme directeur du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche), agissant en cette qualité et dûment autorisés à cet effet, par les délibérations des assemblées générales des actionnaires, en date des 29 avril et 23 décembre 1844,

D'une part;

Et M. Charles Samuel Stokes, négociant, demeurant à Londres,

A présent, à Paris, logé hôtel Bristol, place Vendôme, agissant, tant en son nom personnel qu'aux noms de MM. Peto, Betts, Brassey, Geach, Fox et Henderson, ses coassociés, pour lesquels il se porte fort, en vertu des pouvoirs dont il est investi, ainsi qu'il le déclare, tous soumissionnaires de la concession du chemin de fer de Paris à Rennes, dit chemin de fer de l'Ouest;

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. La compagnie concessionnaire du chemin de fer de l'Ouest prend l'engagement d'exécuter tous les travaux actuellement nécessaires pour terminer et compléter le chemin de fer de la rive gauche, et de faire les modifications nécessaires, soit aux travaux d'art par la suppression des passages à

niveau et constructions de maisons de gardes, soit à la voie de fer pour la mettre en parfait rapport avec la nouvelle voie du chemin de fer de l'Ouest.

2. La compagnie de l'Ouest prend également à sa charge l'entretien et l'exploitation du chemin de fer de Versailles (rive gauche), pendant toute la durée de sa concession.

3. La compagnie du chemin de fer de Versailles (rive gauche) abandonne à la compagnie de l'Ouest, à partir du jour de son entrée en jouissance de la ligne de Chartres, savoir : ses gares, stations et ateliers, son matériel fixe et mobile, son outillage, et le soin d'exploiter son chemin jusqu'à l'expiration de la concession qui lui en a été faite en vertu de la loi du 9 juillet 1836.

4. Pour prix de cet abandon et de cette cession, la compagnie de l'Ouest s'oblige à payer pendant la durée de la concession de la rive gauche, en deux termes égaux de six mois en six mois, à partir de sa prise de possession, à forfait et à titre de péage, la moitié des tarifs qu'elle percevra sur les voyageurs et les marchandises de toute nature parcourant tout ou partie du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche).

5. En conséquence des présentes conventions, la compagnie de l'Ouest s'oblige à tenir le chemin de la rive gauche constamment en parfait état d'exploitation, et à faire ladite exploitation à ses risques et périls, conformément aux conditions imposées à la compagnie de la rive gauche par son cahier des charges, et aux règlements d'administration publique et de police imposés ou à imposer aux chemins de fer, de manière à ce que la compagnie de la rive gauche ne puisse jamais être inquiétée ni recherchée à raison de ladite exploitation.

6. Il sera dressé un compte de toutes les sommes que la compagnie de la rive gauche doit à l'état en capital et intérêts, sur le prêt de 5 millions qui lui a été fait en vertu de la loi du 1er août 1839, ainsi que toutes autres sommes qu'elle peut devoir à l'état, à quelque titre que ce soit, déduction faite de tout ce que l'état peut lui devoir à quelque titre que ce soit, et notamment de ce qui lui revient pour les terrains et bâtiments livrés à l'état, et pour les produits du péage qui lui est dû pour le passage des trains de l'Ouest depuis l'ouverture du chemin de Chartres; ce péage est fixé aux deux tiers des tarifs perçus par l'état sur les voyageurs et marchandises de toute nature.

Le solde de cette créance sera payé à l'état suivant les conditions de la loi du 21 juin 1846, en soixante annuités, dont la compagnie de l'Ouest devra garantir le payement à l'état, et elle prélèvera les sommes à payer par elle sur les produits afférents à la rive gauche.

7. Il est bien entendu entre les parties que tous les impôts, subventions à l'état, frais de police et autres, résultant de l'exploitation, doivent être supportés par la compagnie de l'Ouest, à partir du jour de son entrée en possession, et que la moitié des tarifs à percevoir appartiendra à la compagnie de la rive gauche, sans qu'elle ait à supporter d'autres prélèvements que ceux qui sont nécessaires pour payer la créance de l'état et les autres dettes dont elle est grevée.

8. La compagnie de Versailles (rive gauche), pour exercer ses droits, devra se conformer au règlement d'administration publique qui déterminera la forme

suivant laquelle la compagnie de l'Ouest sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'état, de sa recette.

9. Ces présentes seront considérées comme nulles et non avenues, au cas où la compagnie représentée par M. Stokes n'obtiendrait pas la concession du chemin de fer de l'Ouest.

Fait double à Paris, le 21 novembre 1850.

4° DÉCRET *du* 16 *juillet* 1850 *qui approuve deux conventions passées en exécution de la loi du* 13 *mai* 1851.

Le président de la République,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Décrète :

Art. 1er. La convention provisoire passée, les 30 juin et 1er juillet 1851, entre le ministre des travaux publics et les sieurs Peto, Betts, Brassey, Geach, Fox, Henderson et Stokes, pour la concession du chemin de fer de l'Ouest, de Versailles à Rennes, et des gares de Paris et de Vaugirard (rive gauche), est et demeure approuvée.

La convention provisoire passée, les 10 et 14 juillet 1851, entre le ministre des travaux publics, les sieurs Peto, Betts, Brassey, Geach, Fox, Henderson et Stokes, les sieurs Émile Pereire et d'Eichthal représentant la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, et les mêmes sieurs Émile Pereire et d'Eichthal, stipulant au nom de la compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles (rive droite), pour la concession, suivant les clauses et conditions du cahier des charges annexé à la loi précitée des 24 avril, 3 et 13 mai 1851, de l'embranchement destiné à raccorder à Viroflay les deux chemins de fer de Paris à Versailles (rive droite et rive gauche), et pour l'exploitation du chemin de fer de Versailles (rive droite), est et demeure approuvée.

En conséquence, toutes les clauses et conditions stipulées dans lesdites conventions, tant à la charge de l'état qu'à la charge des autres parties contractantes, recevront leur pleine et entière exécution.

2. Les conventions ci-dessus mentionnées seront annexées au présent décret.

3. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution dudit décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

5° CONVENTION *relative à la concession du chemin de fer de l'Ouest, de Versailles à Rennes, avec les gares de Paris et de Vaugirard et leurs dépendances.*

L'an 1851, et le trentième jour du mois de juin,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'état, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par la loi des 24 avril, 3 et 13 mai 1851,

D'une part;

Et 1° le sieur Samuel Morton Peto, membre de la chambre des communes de la Grande-Bretagne, négociant, demeurant à Londres, Great-George's street, Westminster;

2° Le sieur Edward-Ladd Betts, négociant, demeurant à Londres, Great-George's street, Westminster;

3° Le sieur Thomas Brassey, entrepreneur de travaux publics, demeurant à Londres, Adamstreet, Adelphi;

4° Le sieur Charles Geach, membre de la chambre des communes de la Grande-Bretagne, banquier, demeurant à Birmingham;

5° Le sieur Charles Fox, ingénieur, demeurant à Londres, Westbourne-Terrace, Hyde-Park;

6° Le sieur John Henderson, négociant, demeurant à Birmingham;

7° Le sieur Charles-Samuel Stokes, négociant, logé hôtel Bristol, place Vendôme, à Paris, demeurant à Londres, New-Street, Spring-Gardens,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre des travaux publics concède, au nom de l'état, aux sieurs Samuel-Morton Peto, Edward-Ladd Betts, Thomas Brassey, Charles Geach, Charles Fox, John Henderson et Charles-Samuel Stokes ci-dessus dénommés, le chemin de l'Ouest, de Versailles à Rennes, avec gares à Paris et à Vaugirard et leurs dépendances, aux clauses et conditions de la loi précitée des 24 avril, 3 et 13 mai 1851 et du cahier des charges y annexé.

2. De leur côté, les sieurs Peto, Betts, Brassey, Geach, Fox, Henderson et Stokes s'engagent à se soumettre auxdites clauses et conditions de la loi des 24 avril, 3 et 13 mai 1851, et du cahier des charges y annexé.

3. La présente convention ne sera valable et définitive qu'après avoir été approuvée par un décret du président de la république.

Fait à Paris, le 30 juin 1851, en ce qui concerne le ministre des travaux publics et M. Stokes; et à Londres, le 1er juillet 1851, en ce qui concerne MM. Peto, Betts, Brassey, Geach, Fox et Henderson.

6° CONVENTION *relative à la concession de l'embranchement destiné à raccorder les deux chemins de fer de Versailles (rive droite et rive gauche), et à l'exploitation du chemin de fer de Versailles (rive droite).*

Entre le ministre des travaux publics agissant au nom de l'état, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par la loi du 13 mai 1851,

D'une part :

MM. d'Eichthal (Adolphe), banquier, demeurant à Paris, rue Basse-du-Rempart, n° 30; et Pereire (Émile), demeurant à Paris, rue d'Amsterdam, n° 5;

Agissant, d'une part, le sieur d'Eichthal, comme l'un des administrateurs, et le sieur Pereire, en sa qualité de directeur de la société anonyme du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles (rive droite), dont le siége est à Paris, rue Saint-Lazare, n° 124, en vertu des pouvoirs qui leur ont été donnés à l'effet des présentes par une délibération du conseil d'administration de ladite société, en date du 30 avril dernier;

Et d'autre part, le sieur d'Eichthal, comme l'un des administrateurs, et le sieur Pereire, comme directeur de la société anonyme du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, dont le siége est également à Paris, rue Saint-Lazare, n° 124, en vertu des pouvoirs qui leur ont été donnés à l'effet des présentes, par délibération du conseil d'administration de ladite compagnie, en date du 30 avril dernier;

Et, en outre, en vertu des autorisations générales et spéciales données auxdits conseils, savoir :

Par l'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer de Versailles (rive droite), extraordinairement convoquée, en sa séance du 29 novembre 1845;

Et par l'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, en sa séance du 27 mars 1848;

D'autre part;

Et M. Samuel Morton Peto,

(*Suivent les noms, qualités et domiciles des concessionnaires du chemin de fer de l'Ouest.*)

Tous les susnommés, concessionnaires du chemin de fer de l'Ouest, et agissant en ladite qualité,

Encore d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Chapitre Ier. — *Clauses relatives à la concession de l'embranchement de Viroflay et aux gares de la rive droite de la Seine.*

Art. 1er. Le ministre des travaux publics concède, au nom de l'état, pour toute la durée de la concession du chemin de fer de l'Ouest, aux sieurs Samuel Morton Peto, Edward-Ladd Betts, Thomas Brassey, Charles Geach, Charles Fox, John Henderson et Charles-Samuel Stokes, ci-dessus dénommés, l'embranchement destiné à raccorder les deux chemins de Versailles (rive gauche et rive droite), aux clauses et conditions suivantes :

(1°) Les concessionnaires exécuteront ce raccordement conformément à la décision ministérielle du 10 juillet 1851, et aux plans et projets approuvés par cette décision et ci-annexés;

(2°) Les concessionnaires construiront deux gares, savoir : 1° aux Batignolles, une gare de marchandises; 2° et à Paris, dans les terrains et bâtiments situés à gauche de la gare actuelle, une gare spéciale pour le service des voyageurs et de la grande vitesse, avec les salles d'attente, bureaux

de perception, aménagements et dépendances nécessaires pour l'exploitation, y compris les voies, changements de voies, plates-formes et grues hydrauliques.

Ces travaux seront exécutés conformément à la décision ministérielle du 10 juillet 1851, et aux plans et projets approuvés par cette décision et ci-annexés;

(3°) Le raccordement et les gares devront être terminés et livrés à l'exploitation dans un délai de trois ans, à dater de la prise de possession du chemin de fer de l'Ouest;

(4°) Les dispositions des articles 19 et suivants, jusques et y compris l'article 46, formant le titre III du cahier des charges annexé à la loi du 13 mai 1851, et celle de l'article 53 dudit cahier des charges, sont applicables à l'embranchement destiné à raccorder les deux chemins de Versailles (rive droite et rive gauche);

(5°) L'exploitation du chemin de fer de l'Ouest, sur la section comprise entre Paris et Viroflay, aura lieu conformément aux dispositions de l'article 53 dudit cahier des charges.

2. De leur côté, les sieurs Peto, Betts, Brassey, Geach, Fox, Henderson et Stokes, déclarent accepter la concession qui leur est présentement faite de l'embranchement de Viroflay, destiné à raccorder les deux chemins de Paris à Versailles, aux clauses et conditions déterminées par l'article premier ci-dessus, et notamment sous les conditions portées en l'article 53 du cahier des charges précité.

CHAPITRE II. — *Clauses relatives à l'exploitation du chemin de fer de Versailles (rive droite).*

3. La compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles (rive droite) cède à MM. Peto, Betts, Brassey, Geach, Fox, Henderson et Stokes, concessionnaires du chemin de fer de l'Ouest, ce acceptant, la jouissance et l'exploitation de son chemin de fer, tel qu'il se produit et comporte, avec les terrains, bâtiments, ateliers, gares et stations, le matériel fixe et mobile, le mobilier des bâtiments et bureaux de l'exploitation et d'administration, les approvisionnements de toute espèce, comme le tout appartient à ladite compagnie, en y comprenant la portion du matériel et de l'atelier des Batignolles qui lui appartient en commun avec la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, pour tout le temps qui reste à courir de la concession qui lui en a été faite en vertu de la loi du 9 juillet 1836.

4. La compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles n'entend excepter de ladite cession, et se réserver que les terrains et immeubles en dehors du chemin de fer, des ateliers, gares et stations, pour par elle en disposer comme bon lui semblera.

Et pour distinguer les terrains et immeubles ainsi réservés d'avec ce qui est compris dans la cession ci-dessus, des plans spéciaux, indiquant le périmètre des gares et stations, ont été remis aux concessionnaires du chemin de fer de l'Ouest : ceux ci auront, pendant dix ans, la faculté d'extraire du ballast de la carrière de Courbevoie.

5. La compagnie du chemin de fer de l'Ouest prendra possession et entrera

en jouissance de tout ce qui lui a été cédé, article 3, aussitôt que le service régulier du chemin de fer de l'Ouest pourra s'effectuer dans la nouvelle gare à construire dans la rue Saint Lazare, et elle aura droit à tous les produits de l'exploitation du chemin de fer de Paris à Saint Cloud et Versailles, et au péage du chemin de fer de Versailles à Rennes, à partir du premier jour du semestre dans lequel cette prise de possession aura eu lieu.

6. Les concessionnaires du chemin de fer de l'Ouest et la compagnie de Saint-Germain se réservent la faculté de faire cesser l'indivision du matériel fixe et mobile et des ateliers quand et ainsi qu'ils le jugeront convenable.

7. Pour prix de cette cession, la compagnie du chemin de fer de l'Ouest remettra à la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles, aussitôt que le service régulier du chemin de fer de l'Ouest pourra s'effectuer dans la nouvelle gare à construire dans la rue Saint-Lazare, huit mille obligations de la compagnie du chemin de fer de l'Ouest, de la somme de 1 000 francs chacune, portant 5 pour 100 d'intérêt par an, et remboursables au pair en cinquante annuités égales, pour le premier remboursement s'effectuer le 1er juillet 1851, ou, si les deux compagnies en conviennent ultérieurement, une quantité d'obligations de la compagnie du chemin de fer de l'Ouest de la somme de 1 250 francs chacune, portant 50 francs d'intérêt annuel, et remboursables dans les mêmes délais, à la condition que le nombre de ces obligations donne, en intérêts et amortissement, un chiffre total égal à celui des intérêts et de l'amortissement d'obligations de 1 000 francs, comme ci-dessus.

La jouissance de ces obligations commencera à courir du premier jour du semestre dans lequel le service régulier du chemin de fer de l'Ouest pourra s'effectuer dans la nouvelle gare à construire dans la rue Saint-Lazare.

8. La compagnie du chemin de fer de l'Ouest sera, à partir de son entrée en jouissance du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles, ci-dessus fixée, chargée de toutes les dettes, engagements et obligations de la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles, et sera, par suite, substituée à tous les droits de cette dernière sur tout son actif généralement quelconque, à la seule exception des propriétés et terrains dont la réserve est indiquée ci-dessus.

9. La compagnie du chemin de fer de l'Ouest remplira, pour l'exploitation du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles, toutes les obligations du cahier des charges annexé à l'ordonnance de concession de ce chemin, et sera soumise aux décisions administratives qui ont été prises à cet égard; elle sera tenue d'exécuter également tous les traités existant entre ladite compagnie et des tiers, le tout dans les mêmes conditions que la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles l'aurait fait elle-même, et sans qu'à aucune époque cette compagnie puisse être poursuivie ni recherchée en raison de ces obligations et traités, et la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles remettra à la compagnie de l'Ouest tous les actes et documents nécessaires à l'exécution de ces traités et obligations.

Enfin, la compagnie du chemin de fer de l'Ouest est substituée, pour l'exploitation spéciale du chemin de fer entre Paris et Versailles, aux droits

et obligations résultant des traités actuellement existant entre la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain et celle du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles, et il n'y sera dérogé que d'un commun accord entre elles.

10. La compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles réserve à ses actionnaires, ce qui est consenti par M. Stokes, le droit de s'intéresser jusqu'à concurrence de quinze mille actions de 500 francs chacune, dans la société qui sera formée pour l'exploitation du chemin de fer de l'Ouest, aux clauses et conditions auxquelles les fondateurs de cette compagnie se les attribueront eux-mêmes, à la charge, par lesdits actionnaires, de faire connaître leurs intentions dans le mois de la constitution de ladite société, faute de quoi, et sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure, les fondateurs de ladite société deviendront libres, à l'expiration dudit mois, de disposer de tout ou partie des quinze mille actions ainsi réservées et non souscrites.

11. Pendant tout le temps qui s'écoulera, à dater de ce jour, jusqu'à la prise de possession du chemin de fer de Versailles par les concessionnaires du chemin de fer de l'Ouest, il ne pourra être fait aucuns traités ou marchés, ou contracté aucun engagement pour l'exploitation du chemin de fer de Versailles, dont la durée ou l'effet se prolongerait au delà de l'époque fixée pour la prise de possession de ce chemin, sans le concours et le consentement des susdits concessionnaires.

12. Le traité du 4 février 1845, relatif au partage des péages entre la compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche) et celle du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles (rive droite), est déclaré et sera considéré comme nul et non avenu, du consentement exprès des parties, ès qualités qu'elles agissent, et de la part notamment de MM. Peto et consorts, par suite de la substitution de la compagnie du chemin de fer de l'Ouest dans tous les droits et actions de la compagnie du chemin de fer de Versailles (rive gauche).

Chapitre III. — *Règlement des péages auxquels aura droit la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain.*

13. Le péage auquel aura droit la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain pour le parcours des trains de l'Ouest et de Saint-Cloud à Versailles, entre Paris et Asnières, et *vice versa*, est fixé ainsi qu'il suit :

	fr.
Par voyageur partant de Paris pour Versailles, ou un des points intermédiaires entre Paris et Versailles, et *vice versa*, Asnières excepté.	0.15
Pour les marchandises, bestiaux et objets divers, le péage déterminé au tarif du cahier des charges du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, calculé sur 3 kilomètres.	
Par voyageur partant de Paris pour un point quelconque du chemin de fer de l'Ouest au delà de Versailles, et *vice versa*.	0.25
Pour les marchandises, bestiaux et objets divers partant de Paris pour un point quelconque du chemin de fer de l'Ouest au delà de Versailles, et *vice versa*, les cinq neuvièmes des prix ci-après :	
Par tonne de houille.	0.30

	fr.
Par tonne de toute autre marchandise.	0.60
Par bœuf, vache ou taureau.	0.42
Par cheval, mule ou bête de trait.	0.32
Par veau, porc, mouton ou chèvre.	0.07
Par voiture sur plate-forme.	1.44

Il sera également payé à la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain par la compagnie concessionnaire du chemin de fer de l'Ouest, à titre de péage, pour une distance de 5 kilomètres, la moitié des tarifs qu'elle aura perçus par kilomètre sur les objets de messagerie et les excédants de bagage par elle soumis à la taxe.

14. Les machines, wagons et voitures vides pour le service spécial du chemin de fer de l'Ouest ou de ses embranchements circulant entre Paris et Asnières seront affranchis de tout péage; il en sera de même pour les diligences transportant des voyageurs et placées sur des plates-formes, et pour les cadres, plateaux, charrettes, voitures suspendues ou non, chargés de marchandises ou retournant à vide, et placés sur plate-forme, cette franchise ne s'appliquant qu'aux véhicules et non point aux personnes et aux objets qu'ils contiendront.

15. La compagnie du chemin de fer de l'Ouest payera à la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, pour les marchandises qui transiteront par Asnières entre la ligne de l'Ouest et les chemins de fer de Rouen et d'Argenteuil, un droit de péage réduit à 1 kilomètre lorsque le passage des wagons d'une ligne sur l'autre s'opérera sans traverser la Seine à Clichy.

16. La compagnie du chemin de fer de l'Ouest ne pourra, tant pour le service de ses trains que pour celui des trains spéciaux de la ligne de Saint-Cloud et de Versailles, transporter des voyageurs de Paris à Asnières, et *vice versa.*

17. Lorsque les prix sur la ligne de Versailles seront réduits à 25 centimes par voyageur pour le trajet entre Paris et l'une quelconque de ses stations, le péage dû à la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain sera réduit à 7 centimes et demi.

18. Les abonnements personnels à l'année ou au semestre pour le trajet entre Paris et Versailles et points intermédiaires ne donneront lieu pour le péage dû à la compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain qu'à la perception du quart de leur prix total.

19. Le prix du transport des voyageurs de Paris à Versailles ou à un point quelconque de la ligne de l'Ouest, et *vice versa*, devra être absolument égal pour les deux lignes de Versailles.

20. La compagnie du chemin de fer de l'Ouest n'aura aucun droit de gare à payer à la compagnie du chemin de fer de Saint-Germain, soit à Paris, soit aux Batignolles.

21. La compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, dans le cas où elle ferait des concessions à la compagnie du chemin de fer de Rouen, ou à toute autre s'embranchant sur la ligne, s'oblige à en accorder de proportionnelles à la compagnie du chemin de fer de l'Ouest.

CHAPITRE IV. — *Dispositions générales.*

22. Si le gouvernement use de la faculté, que lui donne l'article 39 du cahier des charges annexé à la loi du 13 mai 1851, de racheter la concession entière du chemin de l'Ouest, il rachètera, en même temps, aux mêmes conditions, l'embranchement destiné à raccorder les deux chemins de Versailles.

Il est, en outre, expressément convenu qu'en ce cas, le gouvernement aura le droit de racheter, si bon lui semble, la concession du chemin de fer de Paris à Versailles (rive droite), aux conditions exprimées audit article 39.

23. Tous traités et arrangements antérieurs entre les compagnies de Saint-Germain et de Versailles (rive droite) sont et demeurent annulés dans tout ce qu'ils peuvent avoir de contraire aux dispositions contenues au présent acte.

24. Aussitôt après la constitution définitive de la société à former pour l'exploitation du chemin de fer de l'Ouest et l'obligation acceptée par cette société d'exécuter tous les engagements contractés ci-dessus par MM. Peto et consorts, ceux-ci seront personnellement dégagés et affranchis de toutes les obligations qui leur sont imposées.

25. La présente convention ne sera valable et définitive qu'après avoir été approuvée par décret du président de la république.

Fait à Paris, le 10 juillet 1851, en ce qui concerne le ministre des travaux publics, M. Stokes et MM. d'Eichthal et Pereire,

Et à Londres, le 14 juillet 1851, en ce qui concerne MM. Peto, Geach, Betts, Brassey, Fox et Henderson.

(*Suit l'extrait des délibérations de l'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles, et de l'assemblée générale du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, qui ont conféré aux conseils d'administration desdites compagnies les pouvoirs nécessaires pour conclure la convention ci-dessus, et la délégation de ces mêmes pouvoirs faite par les conseils d'administration aux sieurs d'Eichthal et Pereire.*)

(N° 72)

[17 mai 1851.]

Ports; contravention; inexactitude dans le procès-verbal.* — (Grimard.) — *Jugé qu'un particulier devait être renvoyé des fins d'un procès-verbal qui contenait une énonciation de fait inexacte, l'instruction n'ayant pas constaté d'ailleurs que le prévenu fût

réellement l'auteur de la contravention signalée par ledit procès-verbal.

Par arrêté en date du 8 juin 1848, le conseil de préfecture de la Gironde a relaxé le sieur Grimard des fins d'un procès-verbal constatant que ce particulier avait laissé séjourner un dépôt d'échalas sur le terre-plein de la cale du port de Bourg, au delà des délais fixés par le règlement de police de ce port. Ce conseil a considéré que le procès-verbal contenait une inexactitude, en ce que le dépôt, au lieu d'être sur l'emplacement de la cale, en était en réalité distant d'environ 25 mètres; et, de ce que l'administration reconnaissait cette inexactitude, le conseil de préfecture a conclu que la poursuite de la contravention était abandonnée.

Le ministre des travaux publics s'est pourvu contre cette décision. Il a fait remarquer, d'une part, que le dépôt dont il s'agit, bien que n'ayant pas eu lieu dans l'emplacement désigné par le procès-verbal, avait toutefois été effectué sur une autre partie du terre-plein qui était aussi une dépendance du port, et, d'autre part, que le règlement de police du port de Bourg n'établissait aucune distinction entre les diverses parties du terre-plein sur lesquelles peuvent être déposées les marchandises; il a conclu, en conséquence, à ce que l'arrêté susindiqué fût annulé, et à ce que le sieur Grimard fût condamné à l'amende par application de l'article 7, titre 1er, livre 4 de l'ordonnance de 1681 et du § 2 de l'article 1er de la loi du 23 mars 1842.

Le sieur Grimard a répondu que le dépôt incriminé n'avait pas été fait pour lui ni pour son compte, et il a produit des pièces tendant à établir que les échalas désignés par le procès-verbal appartenaient à un sieur David, pour le compte duquel le dépôt aurait eu lieu.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu le pourvoi formé par le ministre des travaux publics, et tendant à ce qu'il plaise au conseil: 1° annuler un arrêté, en date du 8 juin 1848, par lequel le conseil de préfecture de la Gironde a relaxé le sieur Grimard des fins d'un procès-verbal de contravention dressé contre lui, le 23 décembre 1847, pour avoir laissé séjourner un dépôt d'échalas sur le terre-plein de la cale du port de Bourg au delà des délais fixés par le règlement de police de ce port; 2° condamner le sieur Grimard à l'amende par application de l'article 7, titre 1er, livre 4 de l'ordonnance de 1681 et du § 2 de l'article 1er de la loi du 23 mars 1842;

Vu l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre 4, titre 1er;

Vu la loi du 29 floréal an X;

Considérant que le procès-verbal susvisé contient une énonciation

de fait inexacte, et qu'il n'est pas constaté par l'instruction que le sieur Grimard ait commis la contravention signalée par ledit procès-verbal;

Art. 1er. Le pourvoi du ministre des travaux publics est rejeté.

(N° 73)

[24 mai 1851.]

***Rivières navigables; réparations aux usines; manœuvres d'eau illicites.* — (Leblanc.) — *Les propriétaires d'usines situées sur les canaux et rivières navigables ne peuvent, en alléguant le droit qui leur appartiendrait de réparer leurs usines sans autorisation, exécuter, pour ces réparations, des manœuvres d'eau qui seraient de nature à modifier le cours des eaux et à intéresser la navigation. — Le fait d'avoir effectué ces manœuvres sans autorisation les rend passibles de l'amende de* 500 *livres édictée par l'article* 4 *de l'arrêt du conseil du* 24 *juin* 1777. — *Modération dans l'espèce, de ladite amende, par application de la loi du* 23 *mars* 1842.**

Le conseil de préfecture de l'Yonne a été saisi d'un procès-verbal de contravention constatant que le sieur Leblanc, pour faciliter l'exécution de travaux de réparation à son moulin de Reigny, situé sur la rivière navigable de la Cure, avait fait enlever les aiguilles du *gauthier* ou pertuis de ce nom.

Le sieur Leblanc a allégué que la fermeture du pertuis n'était pas nécessaire au service de la navigation; que, d'ailleurs, un arrêt du conseil d'état, du 20 avril 1839 (*Faugas*), ayant décidé qu'il n'était pas nécessaire de se munir d'une autorisation préalable pour réparer une usine, il en résultait qu'en tout temps l'exposant avait le droit, comme l'état, de manœuvrer les retenues pour exécuter à son usine les travaux d'entretien.

Par arrêté du 3 décembre 1849, le conseil de préfecture a renvoyé le sieur Leblanc des fins du procès-verbal dressé contre lui, en se fondant sur ce que la navigation était suspendue à la date de ce procès-verbal, et que, dès lors, le fait reproché au délinquant n'avait pu troubler ce service.

Le ministre des travaux publics s'est pourvu contre cette décision et a présenté les observations suivantes à l'appui de son pourvoi : il résulte, a-t-il dit, des rapports des ingénieurs qu'aucun acte de l'administration n'a prononcé la suspension de la navigation sur les rivières d'Yonne et de Cure, pendant l'année 1849, et qu'en conséquence, le détournement des eaux opéré par

le sieur Leblanc a troublé ce service. D'ailleurs, s'il est vrai, comme le rappelle le délinquant, qu'il n'était tenu de se pourvoir d'aucune permission préalable pour réparer son usine, il n'en saurait résulter, pour les propriétaires d'usines situées sur les rivières navigables ou flottables, le droit d'exécuter les manœuvres d'eau que peut rendre nécessaire l'exécution de ces travaux; ce droit n'appartient qu'aux agents de l'administration, d'après les prescriptions de l'article 4 de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, et ne saurait être aliéné sans qu'il pût en résulter les désordres les plus graves. Le ministre a conclu à ce que l'arrêté du conseil de préfecture fût annulé, et à ce que le sieur Leblanc fût condamné à 25 francs d'amende par application de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777 et de la loi du 23 mars 1842.

Ces conclusions ont été adoptées par la décision suivante :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu l'arrêt du conseil du 24 juin 1777 et la loi du 23 mars 1842;

Considérant qu'aux termes de l'article 4 de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, il est fait défense à tous riverains des rivières ou canaux navigables d'en affaiblir ou changer le cours par aucune tranchée ou autrement, à peine de 500 livres d'amende; que le droit des riverains, en ce qui concerne les réparations à faire aux usines qui leur appartiennent, ne peut, quel qu'il soit, les dispenser de se conformer aux prescriptions de l'article précité, et qu'ils ne peuvent, dès lors, sans une autorisation préalable, exécuter des manœuvres qui seraient de nature à modifier le cours des eaux et à intéresser la navigation;

Considérant qu'en débouchant, sans autorisation, et nonobstant la défense du préposé de l'administration, le pertuis de Reigny, le sieur Leblanc a commis une contravention à l'arrêt précité, et qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture de l'Yonne a renvoyé ledit sieur Leblanc des fins du procès-verbal dressé contre lui;

Considérant, néanmoins, qu'il y a lieu, en raison des circonstances de l'affaire, de réduire l'amende encourue par le sieur Leblanc;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de l'Yonne, en date du 3 décembre 1849, est annulé.

2. Le sieur Leblanc est condamné à une amende de 25 francs.

(N° 74).

[24 mai 1851.]

***Contravention de grande voirie ; décès du contrevenant.* — (Marot.) — *En matière de grande voirie, le décès du contrevenant éteint la poursuite en ce qui touche l'application de l'amende* (*).**

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu le pourvoi présenté par le ministre des travaux publics, ledit pourvoi tendant à ce qu'il plaise au conseil d'état annuler un arrêté en date du 12 août 1850, par lequel le conseil de préfecture de la Charente-Inférieure a décidé qu'il n'y avait pas lieu à donner suite au procès-verbal dressé le 8 mai 1850, contre le sieur Marot, pour avoir brisé, avec un pic hoyau, des bancs de rochers dans la baie du port de la Rochelle, à l'effet d'y pêcher le coquillage nommé *dail;* ce faisant, condamner ledit sieur Marot à une amende par application de l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681 ;

Considérant qu'il est constaté par l'instruction que le sieur Marot est décédé le 19 août 1850 ; que dès lors, le pourvoi que, dans l'ignorance de ce fait, le ministre des travaux publics a introduit le 16 janvier 1851, et tendant à ce que le sieur Marot soit condamné à une amende, est sans objet ;

Art. 1er. Il n'y a lieu de statuer sur les conclusions du ministre des travaux publics.

(*) Arrêt du 30 novembre 1850, *Fouquet*, 2e série, t. X, p. 1002.

(N° 75)

[30 mai 1851.]

Police du roulage et des messageries publiques (*).

LOI.

L'assemblée nationale a adopté la loi dont la teneur suit :

TITRE Ier. — *Des conditions de la circulation des voitures.*

Art. 1er. Les voitures suspendues ou non suspendues, servant au transport des personnes ou des marchandises, peuvent circuler sur les routes nationales, départementales et chemins vicinaux de grande communication, sans aucune condition de réglementation de poids ou de largeur de jantes.

2. Des règlements d'administration publique déterminent :

§ 1er. Pour toutes les voitures,

(1°) La forme des moyeux, le maximum de la longueur des essieux et le maximum de leur saillie au delà des moyeux;

(2°) La forme des bandes des roues;

(3°) La forme des clous des bandes;

(4°) Les conditions à observer pour l'emplacement et les dimensions de la plaque prescrite par l'article 3;

(5°) Le maximum du nombre des chevaux de l'attelage que peut comporter la police ou la libre circulation des routes;

(6°) Les mesures à prendre pour régler momentanément la circulation pendant les jours de dégel, et les précautions à prendre pour la protection des ponts suspendus.

§ 2. Pour les voitures ne servant pas au transport des personnes,

(1°) La largeur du chargement;

(2°) La saillie des colliers des chevaux;

(3°) Les modes d'enrayage;

(4°) Le nombre des voitures qui peuvent être réunies en un même convoi, l'intervalle qui doit rester libre d'un convoi à un autre,

(*) *Voir* ci-après, page 266, la circulaire du 18 juin 1851.

et le nombre des conducteurs exigé pour la conduite de chaque convoi ;

(5°) Les autres mesures de police à observer par les conducteurs, notamment en ce qui concerne le stationnement sur les routes, et les règles à suivre pour éviter ou dépasser d'autres voitures.

Sont affranchies de toute réglementation de largeur de chargement les voitures de l'agriculture servant au transport des récoltes de la ferme aux champs et des champs à la ferme ou au marché.

§ 3. Pour les voitures de messageries,

(1°) Les conditions relatives à la solidité et à la stabilité des voitures ;

(2°) Le mode de chargement, de conduite et d'enrayage des voitures ;

(3°) Le nombre de personnes qu'elles peuvent porter ;

(4°) La police des relais ;

(5°) Les autres mesures de police à observer par les conducteurs, cochers ou postillons, notamment pour éviter ou dépasser d'autres voitures.

3 Toute voiture circulant sur les routes nationales, départementales et chemins vicinaux de grande communication doit être munie d'une plaque conforme au modèle prescrit par le règlement d'administration publique rendu en vertu du n° 4 du premier paragraphe de l'article 2.

Sont exceptées de cette disposition :

(1°) Les voitures particulières destinées au transport des personnes, mais étrangères à un service public de messageries ;

(2°) Les malles-postes et autres voitures appartenant à l'administration des postes ;

(3°) Les voitures d'artillerie, chariots et fourgons appartenant aux départements de la guerre et de la marine ;

Des décrets du président de la république déterminent les marques distinctives que doivent porter les voitures désignées aux paragraphes 2 et 3, et les titres dont leurs conducteurs doivent être munis.

(4°) Les voitures employées à la culture des terres, au transport des récoltes, à l'exploitation des fermes, qui se rendent de la ferme aux champs ou des champs à la ferme, ou qui servent au transport des objets récoltés du lieu où ils ont été recueillis jusqu'à celui où, pour les conserver ou les manipuler, le cultivateur les dépose ou les rassemble.

TITRE II. — *De la pénalité.*

4. Toute contravention aux règlements rendus en exécution des dispositions des nos 1, 2, 3, 5 et 6 du premier paragraphe de l'article 2, et des nos 1, 2 et 3 du deuxième paragraphe du même article, est punie d'une amende de 5 à 30 francs.

5. Toute contravention aux règlements rendus en exécution des dispositions des nos 4 et 5 du deuxième paragraphe de l'article 2 est punie d'une amende de 6 à 10 francs et d'un emprisonnement de un à trois jours. En cas de récidive, l'amende pourra être portée à 15 francs et l'emprisonnement à cinq jours.

6. Toute contravention aux règlements rendus en vertu du troisième paragraphe de l'article 2 est punie d'une amende de 16 à 200 francs et d'un emprisonnement de six à dix jours.

7. Tout propriétaire d'une voiture circulant sur des voies publiques sans qu'elle soit munie de la plaque prescrite par l'article 3, et par les règlements rendus en exécution du n° 4 du premier paragraphe de l'article 2, sera punie d'une amende de 6 à 15 francs, et le conducteur d'une amende de 1 à 5 francs.

8. Tout propriétaire ou conducteur de voiture qui aura fait usage d'une plaque portant un nom ou domicile faux ou supposé sera puni d'une amende de 50 à 200 francs, et d'un emprisonnement de six jours au moins et de six mois au plus.

La même peine sera applicable à celui qui, conduisant une voiture dépourvue de plaque, aura déclaré un nom ou domicile autre que le sien ou que celui du propriétaire pour le compte duquel la voiture est conduite.

9. Lorsque, par la faute, la négligence ou l'imprudence du conducteur, une voiture aura causé un dommage quelconque à une route ou à ses dépendances, le conducteur sera condamné à une amende de 3 à 50 francs.

Il sera, de plus, condamné aux frais de la réparation.

10. Sera puni d'une amende de 16 à 100 francs, indépendamment de celle qu'il pourrait avoir encourue pour toute autre cause, tout voiturier ou conducteur qui, sommé de s'arrêter par l'un des fonctionnaires ou agents chargés de constater les contraventions, refuserait d'obtempérer à cette sommation et de se soumettre aux vérifications prescrites.

11. Les dispositions du livre III, titre 1er, chapitre III, section 4, paragraphe 2, du Code pénal sont applicables en cas d'outrages ou de violences envers les fonctionnaires ou agents chargés de constater les délits et contraventions prévus par la présente loi.

12. Lorsqu'une même contravention ou un même délit prévu aux articles 4, 7 et 8 a été constaté à plusieurs reprises, il n'est prononcé qu'une seule condamnation, pourvu qu'il ne se soit pas écoulé plus de vingt-quatre heures entre la première et la dernière constatation.

Lorsqu'une même contravention ou un même délit prévu à l'article 6 a été constaté à plusieurs reprises pendant le parcours d'un même relai, il n'est prononcé qu'une seule condamnation.

Sauf les exceptions mentionnées au présent article, lorsqu'il aura été dressé plusieurs procès-verbaux de contravention, il sera prononcé autant de condamnations qu'il y aura eu de contraventions constatées.

13. Tout propriétaire de voiture est responsable des amendes, des dommages-intérêts et des frais de réparation prononcés, en vertu des articles du présent titre, contre toute personne préposée par lui à la conduite de sa voiture.

Si la voiture n'a pas été conduite par ordre et pour le compte du propriétaire, la responsabilité est encourue par celui qui a préposé le conducteur.

14. Les dispositions de l'article 463 du Code pénal sont applicables dans tous les cas où les tribunaux correctionnels ou de simple police prononcent en vertu de la présente loi.

TITRE III. — *De la procédure.*

15. Sont spécialement chargés de constater les contraventions et délits prévus par la présente loi, les conducteurs, agents voyers, cantonniers chefs et autres employés du service des ponts et chaussées ou des chemins vicinaux de grande communication, commissionnés à cet effet; les gendarmes, les gardes champêtres, les employés des contributions indirectes, agents forestiers ou des douanes, et employés des poids et mesures ayant droit de verbaliser, et les employés des octrois ayant le même droit.

Peuvent également constater les contraventions et les délits prévus par la présente loi, les maires et adjoints, les commissaires et agents assermentés de police, les ingénieurs des ponts et chaussées, les officiers et les sous-officiers de gendarmerie, et toute personne commissionnée par l'autorité départementale pour la surveillance de l'entretien des voies de communication.

Les dommages prévus à l'article 9 sont constatés, pour les routes nationales et départementales, par les ingénieurs, conducteurs et autres employés des ponts et chaussées commissionnés à cet effet, et pour les chemins vicinaux de grande communication,

par les agents voyers, sans préjudice du droit réservé à tous les fonctionnaires et agents mentionnés au présent article de dresser procès-verbal du fait de dégradation qui aurait lieu en leur présence.

Les procès-verbaux dressés en vertu du présent article font foi jusqu'à preuve contraire.

16. Les contraventions prévues par les articles 4 et 6 ne peuvent, en ce qui concerne les voitures publiques allant au trot, être constatées qu'au lieu de départ, d'arrivée, de relais et de stations desdites voitures, ou aux barrières d'octroi, sauf toutefois celles qui concernent le nombre des voyageurs, le mode de conduite des voitures, la police des conducteurs, cochers ou postillons, et les modes d'enrayage.

17. Les contraventions prévues par les articles 4 et 9 sont jugées par le conseil de préfecture du département où le procès-verbal a été dressé.

Tous les autres délits et contraventions prévus par la présente loi sont de la compétence des tribunaux.

18. Les procès-verbaux rédigés par les agents mentionnés au paragraphe premier de l'article 15 ci-dessus doivent être affirmés dans les trois jours, à peine de nullité, devant le juge de paix du canton ou devant le maire de la commune, soit du domicile de l'agent qui a verbalisé, soit du lieu où la contravention a été constatée.

19. Les procès-verbaux doivent être enregistrés en débet dans les trois jours de leur date ou de leur affirmation, à peine de nullité.

20. Toutes les fois que le contrevenant n'est pas domicilié en France, la voiture est provisoirement retenue, et le procès-verbal est immédiatement porté à la connaissance du maire de la commune où il a été dressé, ou de la commune la plus proche sur la route que suit le prévenu.

Le maire arbitre provisoirement le montant de l'amende, et, s'il y a lieu, des frais de réparation, et il en ordonne la consignation immédiate, à moins qu'il ne lui soit présenté une caution solvable.

A défaut de consignation ou de caution, la voiture est retenue jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le procès-verbal. Les frais qui en résultent sont à la charge du propriétaire.

Le contrevenant est tenu d'élire domicile dans le département du lieu où la contravention a été constatée; à défaut d'élection de domicile, toute notification lui sera valablement faite au secré-

tariat de la commune dont le maire aura arbitré l'amende ou les frais de réparation.

21. Lorsqu'une voiture est dépourvue de plaque, et que le propriétaire n'est pas connu, il est procédé conformément aux trois premiers paragraphes de l'article précédent.

Il en est de même dans le cas de procès-verbal dressé à raison de l'un des délits prévus à l'article 8.

Il sera procédé de la même manière à l'égard de tout conducteur de voiture de roulage ou de messageries inconnu dans le lieu où il serait pris en contravention, et qui ne serait point régulièrement muni d'un passe-port, d'un livret ou d'une feuille de route, à moins qu'il ne justifie que la voiture appartient à une entreprise de roulage ou de messageries, ou qu'il ne résulte des lettres de voiture ou des autres papiers qu'il aurait en sa possession que la voiture appartient à celui dont le domicile serait indiqué sur la plaque.

22. Le procès-verbal est adressé, dans les deux jours de l'enregistrement, au sous-préfet d'arrondissement.

Le sous-préfet le transmet, dans les deux jours de sa réception, au préfet, s'il s'agit d'une contravention de la compétence des conseils de préfecture, ou au procureur de la république, s'il s'agit d'une contravention de la compétence des tribunaux.

23. S'il s'agit d'une contravention de la compétence du conseil de préfecture, copie du procès-verbal, ainsi que de l'affirmation, quand elle est prescrite, est notifiée avec citation, par la voie administrative, au domicile du propriétaire, tel qu'il est indiqué sur la plaque, ou tel qu'il a été déclaré par le contrevenant, et, quand il y a lieu, à celui de conducteur.

Cette notification a lieu dans le mois de l'enregistrement, à peine de déchéance.

Le délai est étendu à deux mois lorsque le contrevenant n'est pas domicilié dans le département où la contravention a été constatée; il est étendu à un an lorsque le domicile du contrevenant n'a pas pu être constaté au moment du procès-verbal.

Si le domicile du conducteur est resté inconnu, toute notification qui lui est faite au domicile du propriétaire est valable.

24. Le prévenu est tenu de produire, dans le délai de trente jours, ses moyens de défense devant le conseil de préfecture.

Ce délai court à compter de la date de la notification du procès-verbal; mention en est faite dans ladite notification.

A l'expiration du délai fixé, le conseil de préfecture prononce, lors même que les moyens de défense n'auraient pas été produits.

Son arrêté est notifié au contrevenant dans la forme administrative, dix jours au moins avant toute exécution. Si la condamnation a été prononcée par défaut, la notification faite au domicile énoncé sur la plaque est valable.

L'opposition à l'arrêté rendu par défaut devra être formée dans le délai de quarante jours, à compter de la date de la notification.

25. Le recours au conseil d'état contre l'arrêté du conseil de préfecture peut avoir lieu par simple mémoire déposé au secrétariat général de la préfecture, ou à la sous-préfecture, et sans l'intervention d'un avocat au conseil d'état.

Il sera délivré au déposant récépissé du mémoire, qui devra être immédiatement transmis par le préfet.

Si le recours est formé au nom de l'administration, il devra l'être dans les trois mois de la date de l'arrêté.

26. L'instance à raison des contraventions de la compétence des conseils de préfecture est périmée par six mois, à compter de la date du dernier acte des poursuites, et l'action publique est éteinte, à moins de fausses indications sur la plaque, ou de fausse déclaration en cas d'absence de plaque.

27. Les amendes se prescrivent par une année, à compter de la date de l'arrêté du conseil de préfecture, ou à compter de la décision du conseil d'état, si le pourvoi a eu lieu.

En cas de fausses indications sur la plaque ou de fausses déclarations de nom ou de domicile, la prescription n'est acquise qu'après cinq années.

28. Lorsque le procès-verbal constatant le délit ou la contravention a été dressé par l'un des agents désignés au paragraphe 1er de l'article 15, le tiers de l'amende prononcée appartient audit agent, à moins qu'il ne s'agisse d'une contravention ou d'un délit prévu aux articles 10 et 11.

Les deux autres tiers sont attribués, soit au trésor public, soit au département, soit aux communes intéressées, selon que la contravention ou le dommage concerne une route nationale, une route départementale, ou un chemin vicinal de grande communication. Il en est de même du total des frais de réparation réglés en vertu de l'article 9, ainsi que du total de l'amende, lorsqu'il n'y a pas lieu d'appliquer les dispositions du paragraphe premier du présent article.

TITRE IV.

29. Sont et demeurent abrogés, à dater de la promulgation de la présente loi :

La loi du 29 floréal an X (19 mai 1802), relative à la police du roulage;

La loi du 7 ventôse an XII (27 février 1804);

Le décret du 23 juin 1806;

Ainsi que toutes autres dispositions contraires à celles de la présente loi.

Continueront d'être exécutées, jusqu'à la promulgation des règlements d'administration publique à établir en vertu de l'article 2, celles des dispositions aujourd'hui en vigueur que ces règlements d'administration publique ont pour objet de modifier ou de remplacer. Toutefois, en ce qui concerne les juridictions et la pénalité, les dispositions de la présente loi seront immédiatement applicables.

TITRE V.

30. Amnistie est accordée pour les peines encourues ou prononcées à raison de surcharge ou de défaut de largeur de jantes.

Cette amnistie n'est point applicable aux frais avancés par l'état, ni à la part attribuée par les lois et règlements, sur le montant des amendes prononcées, aux divers agents qui ont constaté les contraventions.

Les sommes recouvrées avant la promulgation de la présente loi, en vertu des décisions des conseils de préfecture, ne seront pas restituées.

Délibéré en séance publique, à Paris, les 12, 30 avril et 30 mai 1851.

(N° 76)

[18 octobre 1851.]

Décret portant organisation du corps des ponts et chaussées (*).

Au nom du peuple français,

Le président de la république,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

(*) On a cru devoir avancer l'impression de ce décret et du suivant à raison de leur importance.

Vu la disposition de la loi du 5 juillet 1850 ainsi conçue :

« ..... Des règlements d'administration publique détermineront les conditions d'admission et d'avancement pour tous les services publics où ces conditions ne sont pas réglées par une loi ; »

Le conseil d'état entendu,

Décrète :

TITRE Ier. — *Division du service des ponts et chaussées.*

Art. 1er. Le service des ponts et chaussées se divise en :

Service ordinaire ;

Service extraordinaire ;

Services détachés.

2. § 1er. Le service ordinaire comprend tous les services permanents ; il se subdivise en :

Service général ;

Service spécial ;

Services divers.

§ 2. Le service général comprend la direction et l'exécution des travaux ordinaires des ponts et chaussées, dans chaque département.

§ 3. Le service spécial comprend la direction et l'exécution des travaux distraits du service départemental.

§ 4. Les services divers comprennent :

Le secrétariat du conseil général des ponts et chaussées ;

L'école des ponts et chaussées ;

Le dépôt des cartes et plans ;

Les missions et travaux scientifiques, les emplois dans l'administration centrale, et tous autres services rétribués sur le budget des travaux publics qui ne rentrent ni dans le service général, ni dans le service spécial des départements.

3. Le service extraordinaire comprend la direction et l'exécution des grands travaux publics non permanents, tels qu'établissements de chemins de fer, de canaux, d'ouvrages à la mer, etc., auxquels il n'est pas pourvu par les ingénieurs du service ordinaire, et qui sont destinés à rentrer, après leur achèvement, dans l'une des catégories du service ordinaire.

4. Les services détachés comprennent tous les services qui, n'étant pas rétribués sur le budget des travaux publics, sont néanmoins obligatoires pour le corps des ingénieurs des ponts et chaussées, tels que :

Le service des ports militaires et des colonies ;

Le service de l'Algérie ;

Le service des eaux et du pavé de la ville de Paris ;

Le service des canaux d'Orléans, du Loing et du Midi.

Sont également considérés comme appartenant aux services détachés les ingénieurs temporairement attachés, en qualité de directeur des études, professeur ou répétiteur, à l'enseignement de l'École polytechnique et des autres écoles spéciales du Gouvernement.

TITRE II. — *Des grades, des cadres et de l'avancement.*

CHAPITRE Ier. — DES GRADES.

Art. 5. § 1er. Les grades dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées sont fixés ainsi qu'il suit :

Inspecteur général ;

Inspecteur divisionnaire ;

Ingénieur en chef ;

Ingénieur ordinaire ;

Élève ingénieur.

§ 2. Le grade d'ingénieur en chef se divise en deux classes ; celui d'ingénieur ordinaire, ainsi que celui d'élève ingénieur, en forme trois.

6. § 1er. Les appointements des ingénieurs des ponts et chaussées sont fixés ainsi qu'il suit :

		fr.
Inspecteurs généraux		12 000
Inspecteurs divisionnaires		9 000
Ingénieurs en chef	1re classe	6 000
		5 000
	2e classe	4 500
Ingénieurs ordinaires	1re classe	3 000
	2e classe	2 500
	3e classe	1 800
Élèves des ponts et chaussées	à l'école	1 200
	en mission	1 800

§ 2. Le traitement des ingénieurs en chef de 1re classe ne peut être porté au maximum de 6 000 francs qu'après jouissance du traitement minimum pendant au moins deux ans. Le nombre des ingénieurs en chef auxquels ce maximum est alloué ne peut excéder le cinquième de l'effectif de la 1re classe.

§ 3. En outre des traitements ci-dessus déterminés, les ingénieurs des ponts et chaussées reçoivent, à titre de frais fixes, une somme annuellement réglée par le ministre et destinée à les couvrir de leurs frais et loyer de bureaux ; frais de tournées ordinaires et de toutes les autres dépenses occasionnées par le service.

§ 4. Les honoraires et frais de déplacement qui seront dus aux

ingénieurs des ponts et chaussées pour les travaux dont ils auront été chargés, soit pour le compte des départements, de communes ou d'associations territoriales, soit pour l'instruction des affaires où leur intervention est à la fois requise dans un intérêt général et dans un intérêt particulier, seront réglés par un décret spécial.

§ 5. Un arrêté ministériel déterminera les indemnités auxquelles ils auront droit en cas de tournées extraordinaires ou de changements de destination ordonnés dans l'intérêt du service.

CHAPITRE II. — DES CADRES.

Art. 7. § 1er. Le cadre du corps des ingénieurs des ponts et chaussées se divise en :

Cadre du service ordinaire ou permanent ;

Cadre du service extraordinaire ou éventuel ;

Cadre des services détachés ;

Cadre de non-activité.

§ 2. Le cadre du service ordinaire ne peut être modifié que par décret.

§ 3. Le cadre du service extraordinaire peut être modifié, chaque année, par le ministre, suivant les besoins du service, et en raison des crédits ouverts au budget pour les travaux extraordinaires.

§ 4. Le cadre des services détachés est réglé par le ministre des travaux publics, d'après la demande des ministres sous l'autorité desquels doivent se trouver placés les ingénieurs en service détaché.

§ 5. Le cadre de non-activité comprend tous les ingénieurs sortis à divers titres de l'activité, conformément aux dispositions du présent décret.

8. L'effectif des cadres du service ordinaire et du service extraordinaire est réglé comme il suit :

DÉSIGNATION des GRADES ET DES CLASSES.	GRADE permanent ou ordinaire		CADRE éventuel ou extraordinaire		TOTAL des services ordinaires ou extraordinaires	
	par classe.	par grade.	par classe.	par grade.	par classe.	par grade.
Inspecteurs généraux. . .	»	6	»	»	»	6
Inspecteurs divisionn^res.	»	16	»	2	»	18
Ingénieurs en chef :						
1re classe.	65	»	10	»	75	»
2e classe.	65	»	10	»	75	»
		130		20		150
Ingénieurs ordinaires :						
1re classe.	150	»	15	»	165	»
2e classe.	225	»	25	»	250	»
3e classe.	45	»	»	»	45	»
		420		40		460
Élèves.	»	45	»	»	»	45
Totaux.		617	. . . . .	62	. . . . .	679

CHAPITRE III. — DES NOMINATIONS ET DE L'AVANCEMENT.

Art. 9. Les élèves ingénieurs des ponts et chaussées continueront à être recrutés parmi les élèves de l'École polytechnique qui auront rempli les conditions exigées par les règlements organiques de cette école.

10. § 1er. Le grade d'ingénieur ordinaire de 3e classe est conféré :

(1°) Aux élèves ingénieurs qui ont complété leurs études et satisfait aux conditions exigées par les règlements de l'École d'application des ponts et chaussées ;

(2°) Aux conducteurs des ponts et chaussées qui doivent être admis, chaque année, dans le corps des ingénieurs, aux conditions et suivant le mode prescrit par la loi du 30 novembre 1850.

§ 2. Les ingénieurs ordinaires de 2e classe sont pris parmi les ingénieurs ordinaires de 3e classe ayant au moins deux ans de service en cette qualité.

§ 3. Les ingénieurs de 1re classe sont pris parmi les ingénieurs de 2e classe ayant au moins deux ans de service en cette qualité.

11. § 1er. Le grade d'ingénieur en chef de 2e classe ne peut être accordé qu'aux ingénieurs ordinaires de 1re classe ayant au moins deux ans de service en cette qualité.

§ 2. Les ingénieurs en chef de 1re classe sont pris parmi les ingénieurs en chef de 2e classe ayant au moins trois ans de service dans cette classe.

12. Le grade d'inspecteur divisionnaire ne peut être accordé

qu'aux ingénieurs en chef de 1re classe comptant trois ans au moins de service dans cette classe.

13. Le grade d'inspecteur général ne peut être accordé qu'aux inspecteurs divisionnaires ayant au moins quatre ans de service en cette qualité.

14. § 1er. La nomination aux grades a lieu par décret du président de la république, sur la proposition du ministre des travaux publics.

§ 2. Les avancements de classe ont lieu par décision du ministre.

15. Les fonctions de directeur des travaux hydrauliques et bâtiments civils, dans les ports militaires, sont compatibles avec le grade d'inspecteur divisionnaire et d'inspecteur général des ponts et chaussées.

Titre III. — *Positions diverses de l'ingénieur. Congés, sortie des cadres.*

Chapitre Ier. — Positions diverses de l'ingénieur.

Art. 16. Les positions de l'ingénieur des ponts et chaussées sont :

L'activité,

La disponibilité,

Le congé illimité,

Le retrait d'emploi.

17. § 1er. L'activité comprend les ingénieurs du service ordinaire, ceux des services extraordinaires et ceux des services détachés.

§ 2. Les ingénieurs en activité ont droit au traitement et aux indemnités attachés à leur grade et à leurs fonctions.

18. § 1er. La disponibilité est prononcée d'office par le ministre.

Elle comprend les ingénieurs mis en non-activité par défaut d'emploi ou pour cause de maladie ou d'infirmités temporaires entraînant cessation de travail durant plus de trois mois.

§ 2. L'ingénieur en disponibilité a droit à la moitié du traitement affecté à son grade, sans aucun accessoire. Il peut obtenir les deux tiers de ce traitement lorsque la disponibilité a pour cause le défaut d'emploi.

Il conserve ses droits à la retraite.

19. § 1er. Le congé illimité est accordé par le ministre, sur la demande des ingénieurs qui se retirent temporairement du service de l'état, pour s'attacher au service des compagnies, prendre du service à l'étranger, ou pour toute autre cause.

§ 2. L'ingénieur en congé illimité ne reçoit aucun traitement.

Le temps passé dans cette position lui est compté, mais pour une

durée de cinq ans au plus, dans la liquidation de la retraite. Il conserve, pendant la même période, ses droits à l'avancement.

Après cinq ans, l'ingénieur en congé illimité est maintenu sur les cadres; mais le temps qu'il continue de passer en dehors du service de l'état ne lui compte ni pour l'avancement, ni pour la retraite.

20 § 1er. Le retrait d'emploi est prononcé par le ministre comme mesure disciplinaire.

§ 2. L'ingénieur en retrait d'emploi ne reçoit aucun traitement, ou reçoit seulement les deux cinquièmes de son traitement d'activité, sans aucun accessoire; ses droits à l'avancement sont suspendus; il conserve ses droits à la retraite.

21. Les droits à la retraite ne sont conservés aux ingénieurs en disponibilité, en congé illimité ou en retrait d'emploi, qu'à la charge par eux de verser successivement les retenues imposées par les règlements aux profit de la caisse des pensions, et calculées sur le montant intégral du traitement d'activité de leur grade.

Chapitre II. — congés.

Art 22. § 1er. Les congés temporaires ne dépassent pas trois mois. Ils sont accordés par le ministre, sur l'avis des préfets, pour les ingénieurs en chef, et sur l'avis des ingénieurs en chef et des préfets, pour les ingénieurs ordinaires.

§ 2. Toutefois, les préfets peuvent accorder aux ingénieurs en chef et aux ingénieurs ordinaires des permissions d'absence dont la durée n'excède pas dix jours.

23. § 1er. Les ingénieurs qui excèdent les limites de leurs permissions ou congés, ou qui ne se rendent pas à leur poste aux époques assignées, sont privés de leurs appointements pour tout le temps de leur absence de ce même poste, sans préjudice des mesures disciplinaires qui pourraient leur être appliquées.

§ 2. Si le retard excède trois mois, l'ingénieur peut être déclaré démissionnaire.

Chapitre III. — sortie des cadres.

Art. 24. La sortie des cadres a lieu :

Par la révocation,

Par la démission,

Par l'admission à la retraite.

25. § 1er. La révocation des ingénieurs est prononcée par le président de la république, sur la proposition du ministre et de l'avis du conseil général des ponts et chaussées.

§ 2. Elle entraîne la perte des droits à la retraite.

26. § 1er. Les ingénieurs démissionnaires ne peuvent quitter leurs fonctions qu'après que leur démission a été acceptée par le président de la république.

§ 2. Ils perdent leurs droits à la retraite.

27. Les ingénieurs des ponts et chaussées ne peuvent devenir entrepreneurs ni concessionnaires de travaux publics, sous peine d'être considérés comme démissionnaires.

28. L'admission des ingénieurs à la retraite a lieu par décret du président de la république, sur la proposition du ministre des travaux publics.

29. Peuvent être admis à faire valoir leurs droits à la retraite les ingénieurs de tout grade ayant trente ans de service.

30. § 1er. Sont nécessairement admis à faire valoir leurs droits à la retraite :

Les ingénieurs ordinaires âgés de soixante ans ;

Les ingénieurs en chef âgés de soixante-deux ans ;

Les inspecteurs divisionnaires âgés de soixante-cinq ans ;

Les inspecteurs généraux âgés de soixante et dix ans.

§ 2. Pourra être maintenu, quel que soit son âge, le vice-président du conseil des ponts et chaussées.

TITRE IV. — *Conducteurs des ponts et chaussées.*

Art. 31. § 1er. Le cadre des conducteurs embrigadés, payés soit sur le budget des travaux publics, soit sur les fonds départementaux, est fixé comme il suit :

Conducteurs principaux	120
Conducteurs de 1re classe	240
Conducteurs de 2e classe	360
Conducteurs de 3e classe	480
Conducteurs de 4e classe	600
Total	1 800

§ 2. Il y a, en outre, un nombre de conducteurs auxiliaires proportionné aux besoins du service.

32. § 1er. Des décisions ministérielles fixent, suivant l'importance et la nature des travaux, le nombre des conducteurs attachés à chaque service d'ingénieur en chef.

§ 2. La répartition de ces conducteurs entre les arrondissements des ingénieurs ordinaires, et leur résidence, sont déterminées par l'ingénieur en chef, suivant les besoins du service.

33. § 1er Le traitement annuel des conducteurs est fixé ainsi qu'il suit :

Conducteurs principaux	2 500 fr.
Conducteurs de 1re classe	2 000
Conducteurs de 2e classe	1 800
Conducteurs de 3e classe	1 600
Conducteurs de 4e classe	1 400
Conducteurs auxiliaires	1 200

§ 2. Le traitement des conducteurs auxiliaires, comme celui des conducteurs embrigadés, est soumis aux retenues prescrites par les règlements au profit de la caisse des pensions.

34. Les conducteurs des ponts et chaussées sont nommés par le ministre.

35. § 1er. Nul ne peut être nommé conducteur auxiliaire s'il n'a été déclaré admissible, à la suite d'un examen public, sur les connaissances ci-après : Écriture. — Principes de la langue française. — Arithmétique et logarithmes. — Notions d'algèbre. — Géométrie élémentaire. — Statique élémentaire. — Trigonométrie rectiligne. — Notions de géométrie descriptive. — Dessin graphique et lavis. — Lever des plans et nivellement. — Cubature des terrasses. — Pratique des travaux.

§ 2. Les aspirants doivent être âgés de plus de vingt et un ans et de moins de trente ans au moment de l'examen. Toutefois, les militaires porteurs d'un congé régulier, et les piqueurs qui, à l'âge de trente ans, comptaient plus de deux ans de service, peuvent concourir jusqu'à trente-cinq ans.

36. § 1er. Les conducteurs de 4e classe sont pris parmi les conducteurs auxiliaires ayant au moins deux ans de service en cette qualité, et auxquels un certificat d'aptitude a été délivré par l'inspecteur divisionnaire, sur la proposition de l'ingénieur en chef. Tout conducteur auxiliaire auquel ledit certificat n'a pas été délivré, après six années de fonctions, cesse d'être inscrit sur le cadre des conducteurs auxiliaires.

§ 2. Les conducteurs de 3e classe sont pris parmi les conducteurs de 4e classe, après au moins deux ans de service en cette qualité.

§ 3. Les conducteurs de 2e classe sont pris parmi les conducteurs de 3e classe, après au moins deux ans de service en cette qualité.

§ 4. Les conducteurs de 1re classe sont pris parmi les conducteurs de 2e classe, après trois ans au moins de service en cette qualité.

§ 5. Les conducteurs principaux sont pris parmi les conducteurs de 1re classe, après trois ans au moins de service en cette qualité.

37. Les dispositions relatives aux positions diverses et aux congés des ingénieurs sont applicables aux conducteurs embrigadés.

38. § 1er. Les conducteurs sont déclarés démissionnaires, révoqués ou admis à la retraite par décision du ministre.

§ 2. La révocation est prononcée sur le rapport du chef de service et l'avis de l'inspecteur de la division.

Disposition transitoire.

Art. 39. Le délai de cinq ans, mentionné à l'article 19, ne courra qu'à partir de la mise en vigueur du présent décret.

Disposition générale.

Art. 40. Sont abrogés tous décrets et règlements antérieurs, en ce qu'ils ont de contraire au présent décret.

Le ministre des travaux publics,
P. MAGNE.

(N° 77)

[13 octobre 1851.]

Décret portant organisation de l'École des ponts et chaussées.

Au nom du peuple français,
Le président de la république,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,
Décrète :

TITRE Ier. — *Institution de l'École.*

Art. 1er. L'École nationale des ponts et chaussées est destinée à former les ingénieurs nécessaires au service confié par l'état aux ingénieurs des ponts et chaussées.

Elle est placée dans les attributions du ministre des travaux publics.

2. L'enseignement de l'École a pour objet spécial les routes, les chemins de fer, les canaux, les rivières et fleuves, les ports maritimes et en général tout ce qui se rapporte aux voies de communication par terre et par eau.

Il a également pour objet les irrigations, les desséchements, la réglementation des cours d'eau et des usines, la distribution des eaux, etc.

Il comprend les connaissances de mécanique, d'architecture civile, de minéralogie, de géologie, d'agriculture, d'administration, de droit administratif et d'économie politique, qui sont le plus particulièrement nécessaires aux ingénieurs.

3. Les élèves de l'École des ponts et chaussées destinés à recruter le corps des ingénieurs de l'état sont pris exclusivement parmi les élèves de l'École polytechnique, conformément à l'article 16 du titre 2 de la loi du 30 vendémiaire an IV et à l'article 51 de l'arrêté organique de l'École polytechnique du 11 novembre 1848.

Ils sont nommés par décret du président de la république.

4. En outre des élèves destinés au service public, il peut être reçu à l'École des élèves externes, Français ou étrangers, autorisés par le ministre à suivre les cours. Ces élèves ou une partie d'entre eux peuvent même être admis, par décision spéciale du ministre, à participer aux travaux intérieurs de l'École.

5. Des arrêtés ministériels déterminent le nombre d'élèves externes à admettre chaque année, les conditions de leur admission, les travaux qu'ils auront à exécuter, les examens qu'ils auront à subir à la fin de chaque session, les mesures d'ordre et de discipline que nécessitera l'exécution de ces dispositions.

TITRE II. — *Personnel de l'École.*

SECTION Ire. — DIRECTION ET INSPECTION.

6. L'École est dirigée par un inspecteur général des ponts et chaussées, qui a le titre de directeur de l'École.

Un ingénieur en chef ou un inspecteur divisionnaire hors cadre est chargé, sous l'autorité du directeur, de la direction des études et des détails de l'administration. Il porte le titre d'inspecteur de l'École.

Les propositions importantes touchant l'instruction, le régime et la discipline sont, avant d'être soumises à l'approbation du ministre, délibérées par un conseil qui porte le titre de conseil de l'École.

7. Le directeur de l'École exerce une haute surveillance sur toutes les dépendances de l'institution. Il est chargé d'assurer l'exécution des ordonnances et règlements; il rend compte au ministre de tout ce qui regarde l'instruction, la police et l'administration de l'École.

En l'absence du ministre, il est de droit président du conseil de l'École.

8. L'inspecteur est chargé spécialement de tous les détails de l'instruction.

Il exerce une surveillance journalière sur toutes les parties du service; il rend compte au directeur, et, quand il y a lieu, au conseil, des faits qui intéressent l'instruction, l'ordre et la discipline.

Il est chargé de la comptabilité de l'École.

Il est membre et secrétaire du conseil de l'École.

9. Le directeur et l'inspecteur sont nommés par décret du président de la république sur la proposition du ministre.

SECTION II. — PROFESSEURS PROFESSEURS ADJOINTS, RÉPÉTITEURS ET MAÎTRES.

10. Le personnel attaché à l'établissement comprend:

Quatre professeurs de construction appliquée aux routes, aux chemins de fer, aux canaux, aux rivières et fleuves, aux ports maritimes et à l'architecture civile;

Un professeur de mécanique appliquée;

Un professeur de minéralogie et de géologie;

Un professeur de machines à vapeur fixes et locomotives;

Un professeur d'agriculture et d'irrigations;

Un professeur d'administration et de droit administratif;

Un professeur d'économie politique;

Un chef des travaux graphiques;

Un maître de dessin;

Un maître de langue anglaise;

Un maître de langue allemande.

11. Les nouvelles chaires qu'il pourrait être nécessaire de fonder ultérieurement seront instituées par décrets du président de la république, sur la proposition du ministre, après avis du conseil de l'École et du conseil de perfectionnement organisé par le titre 3 du présent décret.

12. Dans les cas de nécessité constatée et sur la demande du conseil de l'École, il peut être attaché, par arrêté du ministre, un professeur adjoint à l'enseignement de l'un ou de chacun des cours de construction, d'architecture et de mécanique.

13. Sur la demande du conseil, il peut également, par arrêté du ministre, être attaché à l'École, avec le titre de répétiteur, un ou plusieurs ingénieurs.

Les répétiteurs suivent journellement, sous la direction des pro-

fesseurs, les travaux de toute nature exécutés par les élèves; ils aident les professeurs dans l'appréciation du travail produit, et, s'il y a lieu, dans les examens à faire subir aux élèves sur les matières des cours.

La durée des fonctions de répétiteur ne peut dépasser quatre ans.

14. Les professeurs sont nommés par le ministre.

Ils sont choisis parmi les candidats portés sur une liste de présentation spéciale, dressée, pour chaque cas, par le conseil de l'École. Toutes les fois que le nombre de postulants le permet, le conseil présente deux candidats pour chaque vacance à laquelle il y a lieu de pourvoir.

Les professeurs adjoints, les répétiteurs, le chef des travaux graphiques et les maîtres sont nommés par le ministre, sur la présentation du conseil de l'École.

Les professeurs adjoints ne sont nommés que pour trois ans.

Le chef des travaux graphiques et les maîtres ne sont nommés que pour un an.

15. Les ingénieurs qui, par la spécialité de leurs travaux, ont acquis des connaissances exceptionnelles sur quelques parties de la science de l'ingénieur, peuvent être appelés à venir temporairement exposer à l'École, devant les élèves, les théories, faits, observations et découvertes qu'il est jugé utile de comprendre dans l'enseignement.

SECTION III. — CONSEIL DE L'ÉCOLE.

16. Le conseil de l'École est composé :

Du directeur et de l'inspecteur de l'École,

De deux inspecteurs généraux des ponts et chaussées désignés par le ministre,

Et des professeurs.

Il est présidé par le ministre, et, en son absence, par le directeur de l'École.

En l'absence du ministre et du directeur, la présidence est dévolue au plus ancien des inspecteurs généraux.

17. Le conseil se réunit sur la convocation du président.

Ses réunions ont lieu aussi souvent qu'il est nécessaire, et au moins une fois tous les deux mois pendant la durée des cours.

Pour délibérer, la moitié plus un des membres du conseil est nécessaire.

18. Le conseil est nécessairement appelé à délibérer sur les questions intéressant l'état des élèves, et, en particulier, sur les propo-

sitions de retard d'avancement de classe ou d'exclusion définitive de l'École.

Il arrête les listes de classement de fin d'année et de sortie. Les décisions qu'il rend en cette matière ne sont susceptibles d'être réformées que pour fausse application des règlements.

Il discute et soumet à l'approbation du ministre les programmes des cours et les propositions relatives aux règles à appliquer pour l'appréciation du travail des élèves.

Il donne d'ailleurs son avis sur toutes les autres questions se rapportant à l'École, qui peuvent lui être déférées par l'administration de l'École ou par le ministre.

19. Les délibérations sont soumises à l'approbation du ministre.

TITRE III. — *Conseil de perfectionnement.*

20. Chaque année, à la fin des cours, se réunit une commission spécialement chargée d'apprécier le mérite de l'ensemble des travaux produits par les élèves, et de proposer les mesures qu'elle juge utiles pour améliorer de plus en plus l'instruction de l'École.

Cette commission porte le nom de conseil de perfectionnement.

21. Le conseil de perfectionnement est composé du directeur de l'École, de trois inspecteurs généraux des ponts et chaussées, de trois inspecteurs divisionnaires des ponts et chaussées, de l'inspecteur de l'École et de trois professeurs de l'École.

Les neuf membres non permanents sont élus chaque année, les inspecteurs généraux et divisionnaires par le conseil général des ponts et chaussées, et les professeurs par le conseil de l'École.

Le directeur préside le conseil de perfectionnement. L'inspecteur y remplit les fonctions de secrétaire.

22. La session annuelle du conseil de perfectionnement se divise en deux parties distinctes.

Dans la première partie, le conseil opère comme jury : il arrête, d'après le classement provisoire préparé par les professeurs, la liste des prix et accessits à délivrer aux élèves. Les jugements qu'il rend en ces matières sont définitifs.

Dans la seconde partie de sa session, le conseil discute les mesures qui lui sont suggérées en vue d'améliorer de plus en plus l'instruction de l'École, et propose à l'approbation du ministre celles de ces mesures dont il croit devoir recommander l'application.

23. Dans la première partie de la session du conseil de perfectionnement, les professeurs qui ne sont pas membres du conseil assistent aux délibérations avec voix consultative. Chacun d'eux a

voix délibérative dans les questions qui se rapportent à l'enseignement dont il est chargé.

24. Il est dressé des procès-verbaux distincts, d'une part, des décisions prises par le conseil de perfectionnement agissant comme jury, et d'autre part, des propositions faites par ce conseil dans la deuxième partie de sa session

Ces procès-verbaux sont envoyés au ministre.

Le ministre statue sur les propositions faites par le conseil de perfectionnement, le conseil de l'École entendu.

25. La session du conseil doit être close dans les quinze jours qui s'écoulent à dater de la première réunion.

En cas de nécessité, le conseil peut être convoqué en session extraordinaire par le ministre.

Titre IV. — *Fonctionnaires et agents de l'administration.*

26. Sont attachés à l'École :

Deux officiers surveillants ;

Un médecin-chirurgien ;

Un secrétaire régisseur ;

Un commis bibliothécaire ;

Un garde des modèles et du dépôt central des instruments ;

Deux dessinateurs permanents ;

Deux expéditionnaires ;

Un concierge ;

Et le nombre de dessinateurs et expéditionnaires temporairement adjoints, de garçons de salle et d'hommes de peine jugés nécessaires.

27. Les fonctionnaires et agents permanents désignés à l'article précédent sont nommés par le ministre, sur la présentation de l'inspecteur et la proposition du directeur de l'École.

Dans le cas où il existe plusieurs postulants, il est présenté deux candidats pour chacun de ces emplois.

Les officiers surveillants et le médecin chirurgien ne sont nommés que pour un an.

Les agents temporaires et les hommes de service sont choisis par le directeur de l'École sur la proposition de l'inspecteur.

Titre V. — *Instruction.*

28. Le système d'instruction de l'École se compose de deux parties :

L'enseignement de l'École proprement dit,

L'enseignement pratique des missions.

29. Le cours complet d'études a une durée de trois ans.

Section Ire. — ENSEIGNEMENT.

30. L'enseignement de l'École comprend :

(1°) Des leçons orales données par les professeurs ;

(2°) Des études de travaux graphiques, des rédactions de mémoires et des concours sur des projets d'art ;

(3°) Des manipulations et des essais de matériaux de construction ;

(4°) Des exercices de nivellement et de lever de plans ;

(5°) Des visites d'ateliers.

31. Les cours et les études de l'intérieur de l'École durent, chaque année, du 1er novembre au 30 avril.

Section II. — MISSIONS.

32. Du premier mai au 30 octobre, les élèves sont envoyés en mission dans les départements, et y sont attachés aux travaux en cours d'exécution, pour s'y exercer, sous la direction des chefs de service, à la pratique de l'art de l'ingénieur.

La désignation des missions à donner aux élèves est arrêtée par le ministre, sur la proposition du conseil de l'École.

33. Durant la mission, les élèves de 2e et de 3e classe tiennent un journal sur lequel ils consignent les renseignements qu'ils ont recueillis, les observations qu'ils ont faites et les opérations auxquelles ils ont pris part.

Lors du classement, à la fin de la session suivante, il leur est tenu compte du mérite de ce journal, ainsi que du zèle qu'ils ont montré et des services qu'ils ont pu rendre pendant leur mission.

34. A la fin du 3e semestre d'hiver, des missions à l'étranger peuvent être données aux élèves de 1re classe qui se sont le plus particulièrement distingués pendant la durée de leur séjour à l'École.

Titre VI. — *Régime de l'École.*

Section Ire. — DISCIPLINE.

35. Du 1er novembre au 30 avril, les élèves sont tenus de se trouver à l'École tous les jours, sauf les dimanches et jours fériés, aux heures déterminées par les règlements intérieurs de l'École.

36. Dans les réunions de corps et dans toutes les occasions où ils sont convoqués, par le directeur ou par l'inspecteur, ils portent l'uniforme de leur grade.

37. Indépendamment des réprimandes dont ils peuvent être l'objet, soit en particulier, soit en présence de leurs camarades, de la part des professeurs, de l'inspecteur et du directeur de l'École, les élèves sont passibles des peines disciplinaires suivantes:

(1°) Exclusion temporaire des salles d'étude;
(2°) Exclusion temporaire de l'École;
(3°) Mise à l'ordre de l'École;
(4°) Censure par le conseil avec ou sans mise à l'ordre de l'École;
(5°) Retard d'avancement de classe;
(6°) Exclusion définitive de l'École.

L'exclusion temporaire des salles d'étude et l'exclusion temporaire de l'École peuvent être infligées par le directeur et par l'inspecteur. La durée de la peine ne peut dépasser quinze jours, si elle est infligée par le directeur; huit jours, si elle est infligée par l'inspecteur. Il est rendu compte au ministre de toute interdiction dépassant dix jours.

L'application de ces peines ne dispense l'élève d'aucune des obligations auxquelles il doit satisfaire pour être admissible à la classe supérieure à la fin de la session.

La mise à l'ordre de l'École est ordonnée, selon les cas prévus par les règlements, par l'inspecteur, le directeur, le conseil ou le ministre.

La censure est notifiée à l'élève en séance du conseil. Le conseil décide si elle doit être mise à l'ordre de l'École.

Le retard d'avancement de classe est prononcé, sur la proposition du conseil, par décision du ministre.

L'exclusion définitive est prononcée par décret du président de la république, sur la proposition du ministre et de l'avis du conseil de l'École.

Dans les cas pouvant entraîner l'exclusion définitive, l'élève inculpé est toujours préalablement admis à présenter sa défense devant le conseil de l'École.

SECTION II. — TRAITEMENTS ET INDEMNITÉS ACCORDÉS AUX ÉLÈVES.

38. Pendant la durée du séjour à l'École, chaque élève reçoit, sans distinction de classe, un traitement de 100 francs par mois.

39. Durant les missions, le traitement mensuel des élèves est porté à 150 francs.

Chaque élève reçoit, en outre, une somme de 100 francs pour frais de campagne, et les frais de voyage alloués aux élèves par les règlements.

TITRE VII. — *Classement, promotion de sortie.*

40. Les élèves sont divisés en trois classes, correspondant chacune à une promotion de l'École polytechnique.

41. Le rang des élèves dans leur classe respective est déterminé par ordre de mérite, d'après un mode tenant compte à la fois de l'assiduité au travail dont ils ont fait preuve, de la valeur des examens qu'ils ont subis pendant la durée ou à la fin des cours, et de la capacité qu'ils ont montrée dans les compositions, les études de projets, les exercices pratiques, les travaux de mission, etc., etc.

Le plus ou moins d'assiduité et les valeurs respectives des examens, compositions, études et travaux de tout genre sont exprimés par des nombres ou degrés portés successivement au compte de chaque élève, à partir du jour de son entrée à l'École.

42. L'échelle proportionnelle des degrés et les conditions d'avancement d'une classe à une autre sont fixées par un règlement particulier, délibéré par le conseil de l'École et approuvé par le ministre des travaux publics.

43. Les élèves ayant complété leur cours d'études conformément aux règlements de l'École, sont nommés ingénieurs ordinaires de 3e classe à la fin de leur troisième mission.

44. L'élève qui, après la première ou la seconde année d'études, n'est pas déclaré admissible à la classe supérieure, ou qui, après la troisième année, n'est pas reconnu capable d'être placé dans le service actif, peut, sur la proposition du conseil et par décision du ministre, être maintenu une année de plus à l'École. Ce délai peut même être porté à deux ans en cas de circonstances graves et exceptionnelles ayant occasionné une suspension forcée de travail. Mais, dans aucun cas, un élève ne reste sur les cadres plus de cinq ans.

La radiation est prononcée par décret du président de la république, sur la proposition du ministre, après délibération du conseil de l'École.

TITRE VIII. — *Dépenses.*

45. Les ingénieurs de tout grade attachés à l'École reçoivent, en outre de leur traitement, une indemnité annuelle fixée par le ministre.

46. Le budget de l'École est fixé, chaque année, d'après les besoins du service et suivant les allocations du budget général, par arrêté du ministre.

TITRE IX. — *Disposition transitoire et dispositions générales.*

47. Les dispositions relatives à la présentation et à la nomination des professeurs, professeurs-adjoints et répétiteurs (§ 3 de l'art. 13, et § 2, 3 et 4 de l'art. 14 ci-dessus) ne recevront leur application que pour les chaires et emplois qui viendront à vaquer après la promulgation du présent décret.

48. Des règlements arrêtés par le ministre fixeront les détails d'application de toutes les dispositions qui précèdent.

49. Le titre 10 du décret organique du 7 fructidor an XII et le décret réglementaire de la même date sont abrogés.

50. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

(N° 78)

[18 juin 1851.]

Police du roulage. — Envoi de la nouvelle loi. — Instructions (*).

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le préfet, j'ai l'honneur de vous adresser copie de la nouvelle loi sur la police du roulage. L'article 29 de cette loi abroge les dispositions législatives et réglementaires aujourd'hui en vigueur. Parmi ces dispositions, il en est qui sont frappées d'une abrogation complète et immédiate : ce sont celles qui déterminent le poids des chargements et un minimum de largeur de jantes pour l'attelage de plusieurs chevaux. Vous avez donc, monsieur le préfet, à prendre les mesures les plus promptes pour que les agents appelés à constater les contraventions s'abstiennent désormais d'appliquer ces dispositions. *Le service des ponts à bascule doit cesser immédiatement, il ne doit plus être dressé de procès-verbaux pour surcharge ni pour l'attelage de plusieurs chevaux aux voitures avec jantes de moins de* 11 *centimètres de largeur.* M. l'ingénieur en chef, M. le commandant de la gendarmerie et les autres chefs de

(*) *Voir* ci-dessus, page 241.

service de votre département doivent adresser à cet égard des recommandations expresses aux agents placés sous leurs ordres.

Mais il est d'autres dispositions qui, bien qu'abrogées, continuent d'être exécutées jusqu'à la publication des nouveaux règlements d'administration publique à établir en vertu de l'article 2 de la loi du 30 mai dernier, sauf cependant en ce qui touche les juridictions et la pénalité, qui doivent recevoir une application immédiate.

Ainsi, jusqu'à la promulgation de nouveaux règlements, on continuera d'exécuter les parties de l'ancienne législation qui sont relatives à la saillie des moyeux, à la longueur des essieux, aux clous à tête de diamant, et aux mesures à prendre pour régler la circulation pendant les jours de dégel. Ces prescriptions demeurent, comme par le passé, dans les attributions des conseils de préfecture, qui, aux termes de l'article 4 de la loi, auront à prononcer une amende dont le montant peut varier de 5 à 30 francs, au lieu des amendes fixes qu'ils devaient appliquer dans tous les cas, d'après le décret du 23 juin 1806 et l'ordonnance du 23 décembre 1816.

On continuera d'appliquer également l'article 34 du décret du 23 juin 1806, relatif à l'obligation de la plaque, mais les conseils de préfecture ne sont plus juges des contraventions : les procès-verbaux doivent être déférés aux tribunaux de simple police (art. 17 de la loi), qui prononceront une amende de 6 à 15 francs.

Quand la plaque porte un nom ou domicile faux ou supposé, le délinquant doit être traduit devant le tribunal de police correctionnelle et puni d'une amende de 50 à 200 francs, ainsi que d'un emprisonnement de six jours au moins et de six mois au plus. La même peine est applicable à celui qui, conduisant une voiture dépourvue de plaque, déclare un nom ou domicile autre que le sien ou que celui du propriétaire pour le compte duquel la voiture est conduite (art. 8).

Les mesures de police à observer par les conducteurs de voitures sur les routes continuent d'être appliquées par les tribunaux de simple police. Aux termes de l'article 5 de la nouvelle loi, les infractions sont punies d'une amende de 6 à 10 francs et d'un emprisonnement de un à trois jours. En cas de récidive, l'amende peut être portée à 15 francs et l'emprisonnement à cinq jours.

Il convient aussi, monsieur le préfet, en attendant la publication des nouveaux règlements, d'appliquer comme par le passé l'ordonnance du 16 juillet 1828 relative à la solidité, à la stabilité, au mode de chargement, de conduite et d'enrayage des voitures de messageries, au nombre des voyageurs, à la police des relais et

aux autres mesures de police à observer par les conducteurs, cochers ou postillons.

Enfin les dispositions de la loi qui ont pour objet *le maximum du nombre des chevaux de l'attelage*, *la largeur des chargements*, *la saillie des colliers des chevaux*, *les modes d'enrayage des voitures de roulage*, *le nombre des voitures qui peuvent être réunies en un même convoi*, *et les précautions à prendre pour la conservation des ponts suspendus* (art. 2, § 1er, n° 5, et § 2, nos 1, 2, 3, 4 et 6), ne pourront recevoir d'exécution qu'en vertu de nouveaux règlements, puisque jusqu'à présent ces matières n'ont pas été réglementées.

Ainsi que je l'ai déjà indiqué, monsieur le préfet, les nouvelles juridictions doivent être saisies et les nouvelles pénalités appliquées immédiatement, aussi bien pour les délits et contraventions constatées avant la promulgation de la loi de 30 mai, mais non encore jugés, que pour les délits et contraventions constatés postérieurement. Toutefois, pour les délits et contraventions constatés sous l'empire de l'ancienne législation, les juges ne peuvent, dans aucun cas, prononcer de peines plus fortes que celles établies par cette même législation, la loi ne devant pas avoir d'effet rétroactif dans le sens de l'aggravation.

Quant à l'amnistie accordée par l'article 30, elle stipule les mêmes réserves que l'amnistie qui a fait l'objet de l'ordonnance du 19 juin 1845. L'exécution de la mesure ne paraît donc devoir soulever aucune difficulté. Vous aurez à vous concerter à cet égard avec M. le directeur de l'enregistrement, qui recevra de son côté des instructions de M. le ministre des finances.

Du reste, monsieur le préfet, lorsque les règlements auxquels se réfère l'article 2 de la loi seront arrêtés, j'aurai l'honneur de vous adresser des instructions plus complètes. Si, en attendant, quelques doutes s'élèvent dans votre esprit, veuillez me les soumettre, et je m'empresserai de vous faire parvenir les explications qui vous seront nécessaires.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse une ampliation à MM. les ingénieurs en chef et d'arrondissement.

Le ministre des travaux publics,

P. MAGNE.

(N° 79)

[23 juillet 1851.]

Secrétariat général. — Instructions concernant : 1° les demandes des entrepreneurs tendant à obtenir des indemnités par voie gracieuse; 2° l'exécution de l'article 7 du cahier des clauses et conditions générales.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le préfet, depuis plusieurs années l'administration a pris le sage parti de refuser aux entrepreneurs de travaux publics les indemnités qu'ils lui demandent par *voie gracieuse* pour les pertes qu'ils ont éprouvées dans le cours de leurs opérations, en dehors des cas prévus par le cahier des charges. Cependant les entrepreneurs continuent à invoquer sa bienveillance toutes les fois que leur spéculation n'a pas eu de succès, et il arrive même souvent que MM. les ingénieurs croient pouvoir appuyer leurs sollicitations.

Je dois conclure de ces recours à la justice gracieuse de l'administration que ses résolutions n'ont pas reçu une publicité suffisante ; comme il importe de ne pas laisser se prolonger et encore moins d'encourager des espérances qui ne peuvent avoir aucun fondement, je vous prie d'inviter MM. les ingénieurs de votre département à faire connaître aux entrepreneurs que l'administration a la ferme volonté d'assurer la stricte exécution du cahier des charges et des devis; que, de même qu'elle est prête à se conformer à toutes ses obligations, elle entend se renfermer rigoureusement dans son droit, et que désormais elle rejettera sans exception les recours formés auprès d'elle par la voie gracieuse. Le cahier des charges annexé à la circulaire du 25 août 1833 définit clairement les conditions qui régissent les marchés des travaux publics; l'article 11 interdit à l'entrepreneur la faculté de revenir, sous aucun prétexte d'erreur ou d'omission, sur les prix qu'il a consentis; l'article 26 déclare qu'il ne lui sera accordé aucune indemnité à raison des pertes, avaries ou dommages occasionnés par négligence, imprévoyance, défaut de moyens ou fausses manœuvres; il peut seulement réclamer contre les erreurs de métrés ou de dimensions

d'ouvrages; il peut aussi demander le prix des travaux non prévus au devis et qu'un ordre postérieur des ingénieurs l'a contraint d'exécuter; enfin les demandes d'indemnités lui sont permises lorsqu'il s'agit de pertes résultant de cas de force majeure, pourvu qu'il ait eu le soin de faire constater ces pertes dans un délai de dix jours après l'événement.

Les marchés de travaux publics sont des contrats aléatoires; il est du devoir de l'administration de ne se prêter à aucune dérogation qui serait préjudiciable aux intérêts de l'état. Si un entrepreneur réalise des bénéfices exagérés, l'administration n'a pas et ne peut avoir le droit d'exiger la révision des prix et de diminuer le gain qui a été fait sur elle; si, au contraire, l'entrepreneur essuie des pertes, il ne peut exiger que l'administration vienne à son aide. Autrement, les conditions de publicité et de concurrence seraient tout à fait illusoires, les marchés ne seraient plus sérieux, les chances ne seraient plus égales entre les parties, et, en définitive, l'état, qui ne profiterait jamais des spéculations heureuses, supporterait presque toujours les conséquences des mauvaises.

Ainsi, monsieur le préfet, les intentions de l'administration, pas plus que les conditions du cahier des charges, ne se prêtent à aucun doute; l'administration n'accordera aux entrepreneurs que ce qui leur est dû d'après le droit.

Mais si l'administration veut se montrer sévère, il faut aussi qu'elle soit juste et équitable; si elle est décidée à se renfermer dans son droit, elle doit désirer qu'on mette à la disposition des entrepreneurs tous les moyens de justifier leurs réclamations. Pour ce qui touche à l'exécution des travaux, on n'a pu se dispenser d'imposer à l'entrepreneur une subordination entière envers l'ingénieur; mais lorsque l'entrepreneur défend son propre droit, cette subordination n'a plus le même motif; les parties contractantes se retrouvent dans les termes d'une véritable égalité; la discussion doit être possible, elle doit être libre pour l'une comme pour l'autre. Le cahier des charges, conçu dans cet esprit, détermine les formalités que MM. les ingénieurs ont à remplir pour constater les faits imprévus qui se manifestent dans le cours de l'entreprise, et l'article 7 indique particulièrement que les changements apportés au devis seront ordonnés à l'entrepreneur *par écrit*. Je sais que quelques ingénieurs regardent cette disposition comme une faculté plutôt que comme un devoir et se bornent à donner des ordres verbaux au lieu d'ordres écrits. Cette interprétation n'est point exacte; elle ne répond point aux vues de l'administration. C'est un devoir rigoureux pour MM. les ingénieurs de laisser, dans les mains de l'entrepreneur,

un ordre écrit, toutes les fois qu'ils s'écartent des conditions du devis pour des motifs de convenance, d'utilité ou d'économie ; en lui refusant cette garantie, ils le mettent à la merci de leurs souvenirs ; ils peuvent d'ailleurs recevoir une autre destination avant le règlement du compte, et leurs successeurs, ne retrouvant aucune trace des ordres de service antérieurs à leur direction, sont conduits à conclure contre des réclamations souvent très-légitimes. Je recommande donc à MM. les ingénieurs de remettre avec une grande exactitude aux entrepreneurs, à mesure que les faits s'accomplissent, tous les documents, toutes les déclarations dont ils ont besoin pour soutenir la discussion de leurs comptes, et spécialement de ne leur délivrer, à l'avenir, que des ordres écrits. Les ordres verbaux demeurent formellement interdits ; s'il en était encore donné, ils seraient, de ma part, l'objet d'un blâme sévère.

Cette observation, monsieur le préfet, n'est pas la seule que j'aie à présenter sur les dispositions de l'article 7 du cahier des charges. Bien que cet article laisse à MM. les ingénieurs la faculté d'ordonner, sous leur responsabilité, les changements qu'il leur paraît utile d'apporter au devis, ma correspondance les avertit tous les jours qu'à moins d'une urgence véritable, ils doivent soumettre préalablement ces changements à l'approbation de l'administration supérieure. La législation qui régit aujourd'hui les finances de l'état m'oblige à insister sur mes recommandations. L'article 9 de la loi du 15 mai 1850 porte qu'aucune dépense ne pourra être ordonnée ou liquidée sans qu'un crédit ait été ouvert par une loi, et que toute dépense non créditée ou portion de dépense dépassant le crédit sera laissée à la charge personnelle du ministre contrevenant ; la responsabilité ministérielle exige donc qu'après avoir approuvé un projet de travaux, l'administration puisse exercer à chaque instant son contrôle sur les circonstances de l'exécution, et principalement sur les modifications qui devraient entraîner une augmentation de dépenses. Je désire que MM. les ingénieurs se pénètrent bien de l'importance de ce contrôle ; je les invite formellement à ne prescrire aucun changement dans les devis qu'après avoir exposé leurs motifs à l'administration supérieure, et obtenu son approbation ; je n'excepte de cette règle que les cas d'urgence où la suspension momentanée des travaux pourrait compromettre le succès de l'entreprise, et, dans ces cas mêmes, MM. les ingénieurs doivent me rendre immédiatement compte des ordres qu'ils ont cru devoir donner, et m'adresser toutes les explications propres à en justifier la nécessité.

Je vous prie, monsieur le préfet, de me prêter votre concours

pour veiller à l'exécution de ces instructions, qui touchent à un haut degré aux intérêts de l'état.

Veuillez m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse une ampliation à M. l'ingénieur en chef.

Le ministre des travaux publics,

P. MAGNE.

(N° 80)

[30 juillet 1851.]

Personnel. — Examens des conducteurs.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le préfet, les concours pour l'emploi de conducteur auxiliaire des ponts et chaussées, ouverts en 1847 et 1848 et interrompus depuis deux ans, auront lieu de nouveau cette année au commencement d'octobre. J'ai l'honneur de vous adresser un exemplaire du programme qui règle le mode d'examen et les conditions d'admissibilité des candidats.

Ce programme reproduit ceux de 1847 et de 1848 avec quelques modifications et développements indiqués par le conseil général des ponts et chaussées, dans le but surtout de déterminer d'une manière plus précise, pour chaque partie du programme, les matières sur lesquelles devront porter les interrogations, et de rendre plus uniforme le mode d'appréciation du mérite relatif des concurrents.

Le programme de 1847 n'accordait qu'aux sous-officiers des armées de terre et de mer, porteurs d'un congé régulier, la faculté de se présenter au concours jusqu'à trente-cinq ans. Il a paru convenable d'étendre l'exception à tous les militaires et d'en faire jouir également les piqueurs. Mais pour ces derniers la dispense d'âge est subordonnée à une condition dont il est aisé de comprendre les motifs, c'est que, au moment où ils ont atteint l'âge de trente ans, ils étaient depuis deux ans au moins au service de l'administration.

L'interruption des concours depuis deux ans rend nécessaire *pour cette année* une autre exception en faveur des candidats qui auraient pu être admis à l'un des concours de 1849 et de 1850, et qui au-

jourd'hui ont dépassé l'âge fixé par le programme. Mais pour obtenir une dispense d'âge, ils devront justifier qu'ils s'étaient sérieusement préparés pour l'un des deux concours, et qu'ils remplissaient alors toutes les conditions exigées pour s'y présenter.

L'objet principal du concours est de faire inscrire sur la liste d'admissibilité à l'emploi de conducteur auxiliaire les candidats qui auront pleinement satisfait à toutes les conditions du programme. Mais ces candidats ne sont pas les seuls qui se présenteront devant les commissions d'examen. Les conducteurs aspirant au titre d'ingénieur devront, préalablement à toute autre épreuve, justifier qu'ils possèdent les connaissanees exigées aujourd'hui des agents de leur grade. Cette justification sera faite au moyen de la production de certificats d'aptitude délivrés, à la suite d'examens satisfaisants, par les commissions de concours.

Tous les autres conducteurs qui ne sont pas arrivés à ce grade par la voie du concours pourront également, et sans avoir besoin d'une autorisation spéciale de l'administration, se présenter cette année et les années suivantes, devant les commissions d'examen, soit qu'ils aient l'intention de concourir ultérieurement pour le grade d'ingénieur, soit que, par une louable émulation, ils éprouvent le désir de ne pas rester dans une position moralement inférieure à ceux de leurs collègues dont l'instruction aura été officiellement constatée à la suite de concours.

J'aurai l'honneur de vous désigner un peu plus tard, monsieur le préfet, l'ingénieur en chef et les ingénieurs ordinaires chargés de présider au concours qui s'ouvrira dans votre département. J'appelle, dès à présent, votre attention sur la nécessité d'entourer ce concours de formes un peu solennelles, et d'y donner autant de publicité que le permettra le local dont il sera possible de disposer. Je vous remercie d'avance de ce que vous voudrez bien faire à cet égard.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente, dont j'adresse ampliation à MM. les ingénieurs en chef.

Le ministre des travaux publics,

P. MAGNE.

Programme d'examen pour l'admission à l'emploi de conducteur auxiliaire des ponts et chaussées.

Les examens pour l'emploi de conducteur auxiliaire des ponts et chaussées ont lieu tous les ans au commencement du mois d'octobre.

Ils sont passés au chef-lieu de chaque département, devant une commission composée d'un ingénieur en chef et de deux ingénieurs ordinaires, désignés par le ministre.

Nul n'est admis à y prendre part, s'il n'est âgé de plus de vingt et un ans et de moins de trente ans. Toutefois les militaires porteurs d'un congé régulier et les piqueurs qui, à l'âge de trente ans, comptaient plus de deux ans de services, pourront concourir jusqu'à trente-cinq ans.

Les demandes d'admission aux examens doivent parvenir à l'administration du 1er août au 1er septembre.

Elles doivent être accompagnées :

1° D'un acte de naissance ou de toute autre pièce constatant régulièrement l'âge du candidat ;

2° D'une note faisant connaître ses antécédents et les études auxquelles il s'est livré. A cette note doivent être joints les diplômes, certificats, etc., qui auraient pu lui être délivrés. — Les demandes des piqueurs ou autres agents doivent être transmises et appuyées par les chefs de service.

L'administration arrête la liste des candidats qui pourront se présenter au concours dans chaque département.

Le tableau ci-après détermine les connaissances exigées des candidats et la valeur relative assignée à chacune des parties de l'examen, à raison de son étendue ou de son importance au point de vue du service des conducteurs.

CONNAISSANCES EXIGÉES.

	Valeurs relatives.
1° *Écriture courante*, nette et très-lisible.	2
2° *Principes de la langue française.* — (Indépendamment d'une dictée destinée à constater qu'ils savent suffisamment l'orthographe, les candidats auront à rédiger un rapport sur une affaire de service.).	3
3° *Arithmétique.* — Numération décimale. — Addition, soustraction, multiplication, division ; preuves de ces opérations. Nombres décimaux. — Fractions. Extraction des racines quarrées et cubiques. Système légal des poids et mesures. Résolution de problèmes ; questions d'intérêt, d'escompte, de société. Proportions et progressions.	5
4° *Logarithmes.* — Théorie des logarithmes et usage des tables.	2
5° *Algèbre.* — Addition et soustraction des polynomes. — Multiplication et division des monômes et des polynomes. — Équations du 1er degré à une ou plusieurs inconnues. — Équations du 2e degré à une inconnue.	1
A reporter.	13

Report. 13

6° *Géométrie.* — Préliminaires. — Égalité des triangles. — Droites perpendiculaires, obliques, parallèles. – Parallélogrammes, polygones. — Lignes proportionnelles; triangles semblables.

Mesure des angles. — Contact et intersection des cercles. — Tangentes et sécantes du cercle. — Polygones inscrits et circonscrits au cercle. — Aire des polygones et du cercle.

Propositions relatives à la ligne droite et au plan. -- Plans perpendiculaires et parallèles. — Angles dièdres et trièdres.

Tétraèdres; pyramides. — Parallélipipède; prismes. — Polyèdres égaux et semblables. — Aire et volume du cône droit, du cylindre droit et de la sphère. . . . . [illegible]

7° *Statique.* — Composition et décomposition des forces parallèles, concourantes ou dirigées d'une manière quelconque dans l'espace. — Détermination des centres de gravité.

Équilibre des machines simples et composées : le levier, la poulie, le plan incliné, le treuil, les moufles et la vis, en faisant abstraction du frottement. — Rapport entre les espaces parcourus par les points d'application de la puissance et de la résistance, lorsque la machine est mise en mouvement; égalité entre le travail moteur et le travail résistant. 1

8° *Trigonométrie rectiligne.* — Lignes trigonométriques. — Relations entre les lignes trigonométriques d'un arc. – Principales formules trigonométriques.

Usage des tables de sinus.

Relations entre les côtés et les angles d'un triangle rectangle ou d'un triangle quelconque. — Résolution des triangles. 2

9° *Géométrie descriptive.* — Méthode des projections.

Questions relatives à la ligne droite et au plan. 3

10° *Dessin graphique et lavis.* 4

11° *Lever des plans.* — Mesure des distances. Chaîne d'arpenteur; stadia. — Réduction à l'horizontale des distances mesurées sur les pentes.

Mesure des angles. — Équerre d'arpenteur, alidade, graphomètre, boussole. — Usage et vérification des instruments.

Lever à l'équerre, à la planchette, à la boussole et au graphomètre.

Rapport et dessin des plans. — Indication des échelles adoptées dans le service des ponts et chaussées. — Copie et réduction des plans.

Tracé d'un axe sur le terrain; piquetage, alignements, courbes. — Plan parcellaire. 5

12° *Nivellement.* — Niveau d'eau. — Niveau à bulle d'air; niveaux d'Égault et de Lenoir. — Mire à coulisse, mire parlante. — Usage et vérification des instruments.

Opération du nivellement; carnet. — Calcul des cotes de hauteur rapportées à un plan général de comparaison.

A reporter. 32

Report. 32

Modes de représentation du terrain adoptés dans le service des ponts et chaussées. — Dessin du profil en long, des profils en travers. — Plans cotés.

Tracés des profils sur le terrain. — Indication des points de hauteur pour les déblais et les remblais.

Niveau de pente de Chézy; son emploi pour tracer sur le terrain une ligne d'une pente déterminée. 5

13° *Cubature des terrasses et mouvement des terres.* — Évaluation du cube des terrassements : 1° par la méthode dite exacte; 2° par les méthodes expéditives. — Usage des tables dressées par ordre de l'administration.

Règles générales pour la répartition des déblais. — Divers modes de transports. — Formules qui fixent la limite des distances entre lesquelles il convient de préférer tel ou tel mode de transport.

Détermination de la distance moyenne des transports. — Tableau du mouvement et de la répartition des déblais et des remblais. . . 4

14° *Pratique des travaux.* — Notions sur les qualités et les défauts des matériaux, sur leur emploi dans les maçonneries et charpentes, sur les travaux d'entretien des routes, et sur la pratique des travaux en général. 5

Total. 46

Les candidats possédant des connaissances plus étendues que celles du programme peuvent demander qu'elles soient constatées par les examinateurs.

L'examen de chaque candidat fait l'objet d'un procès-verbal détaillé, indiquant les questions posées sur les diverses parties du programme et la manière plus ou moins satisfaisante dont elles ont été résolues.

La pièce d'écriture, la dictée, la rédaction et les dessins sont joints au procès-verbal.

Afin d'arriver à une appréciation exacte et comparative du mérite des candidats, il est attribué à chacune de leurs réponses ou des parties de leur travail une valeur numérique exprimée par des chiffres qui varient de 0 à 20, et qui ont respectivement les significations ci-après :

0.	Néant.	12, 13, 14.	Assez bien.
1, 2.	Très-mal.	15, 16, 17.	Bien.
3, 4, 5.	Mal.	18, 19.	Très-bien.
6, 7, 8.	Médiocrement.	20.	Parfaitement.
9, 10, 11.	Passablement.		

Une moyenne est établie d'après ces chiffres pour chaque partie du programme; chacune de ces moyennes est multipliée par les

nombres ou coefficients exprimant leur valeur relative, et la somme des produits donne le nombre total de points ou degrés obtenu pour l'ensemble des épreuves.

Nul ne pourra être déclaré admissible s'il n'a obtenu au moins la moitié du maximum pour chacun des articles 1, 2, 3, 6, 10, 11 et 12, et pour les autres articles réunis; et les deux tiers de ce maximum pour l'ensemble de son examen.

Les procès-verbaux d'examen sont transmis à l'administration avec un rapport général sur l'ensemble des examens, dans lequel les candidats sont classés suivant l'ordre de mérite que leur assigne le résultat du concours dans chaque département.

L'admissibilité des candidats à l'emploi de conducteur auxiliaire est déclarée par le ministre, sur le vu des procès-verbaux d'examen. Cette déclaration d'admissibilité ne confère, d'ailleurs, aux candidats aucun droit à une nomination immédiate; elle les met seulement en position de concourir, à l'exclusion de tous autres candidats, pour les emplois de conducteur vacants ou à créer, soit dans les départements où ils ont été examinés, soit dans tout autre département.

Arrêté par le ministre des travaux publics.

P. MAGNE.

Paris, 26 juillet 1851.

(N° 81)

[30 août 1851.]

Routes nationales. — Recensement de la circulation. — Sondages des chaussées. — Instructions.

CIRCULAIRE AUX INGÉNIEURS EN CHEF.

Monsieur, j'ai l'honneur de vous adresser, avec les modèles des formules qui s'y rapportent, des instructions relatives au nouveau recensement de la circulation et au sondage des chaussées empierrées des routes nationales et stratégiques, opérations annoncées dans les circulaires nos 10 et 11 en date des 6 et 10 juin 1850.

Avant de commencer les comptages définitifs, il convient de soumettre les formules et les instructions dont elles sont accompagnées à l'épreuve d'une observation complète faite pendant douze heures

de jour, c'est-à-dire, de 8 heures du matin à 8 heures du soir. Cette observation d'essai, pour laquelle vous emploierez les formules ci-jointes, devra avoir lieu le 13 septembre prochain à toutes les stations dont vous avez indiqué l'emplacement vous-même, en réponse à la circulaire n° 10 en date du 11 juin 1850. Vous voudrez bien, dans un délai de dix jours, à dater de l'observation d'essai, m'en faire connaître les résultats et y joindre les réflexions qui vous auront été suggérées par le mode que prescrivent les termes mêmes des instructions et par la forme des tableaux qui vous sont envoyés à l'état d'épreuve. Vous voudrez bien proposer toutes les modifications qui vous paraîtront utiles, soit au point de vue particulier de votre service, soit même à un point de vue général. Après m'être rendu compte des observations de MM. les ingénieurs en chef, j'arrêterai les formules et les dates des observations définitives. J'espère être en mesure de prendre ces mesures définitives dans les premiers jours du mois d'octobre. Vous devez donc vous préparer à faire fonctionner les relevés de circulation pour cette époque.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire et des pièces qui y sont annexées, dont je joins ici des exemplaires pour MM. les ingénieurs d'arrondissement.

Le ministre des travaux publics,
Pour le ministre et par autorisation :
Le secrétaire général,
BOULAGE.

(N° 82)

[4 septembre 1851.]

Personnel. — Concours pour l'admission des conducteurs des ponts et chaussées dans le corps des ingénieurs.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le préfet, j'ai l'honneur de vous adresser un exemplaire des dispositions réglementaires relatives à l'admission des conducteurs des ponts et chaussées dans le corps des ingénieurs.

Ces dispositions se trouvent consignées dans les quatre documents suivants :

1° Loi du 30 novembre 1850;

2° Règlement d'administration publique du 23 août 1851;

3° Arrêté ministériel du 24 août;

4° Programme des connaissances exigées des aspirants au grade d'ingénieur.

Le règlement d'administration publique, l'arrêté ministériel et le programme font connaître, avec tous les développements nécessaires, le mode d'exécution de la loi, ainsi que les matières sur lesquelles doivent porter les études des candidats et les questions des examinateurs. Les juges des différentes épreuves trouveront, d'ailleurs, dans les instructions de détail qui leur seront adressées, tous les éclaircissements dont ils pourraient encore avoir besoin. Mais il y a lieu d'adopter pour le premier concours quelques dispositions transitoires.

D'après l'arrêté qui règle les détails secondaires d'exécution de la loi, l'époque des examens préparatoires doit être déterminée de manière à correspondre à celle de la tournée d'inspection; les procès-verbaux d'examen doivent parvenir à l'inspecteur divisionnaire le 10 novembre au plus tard, et l'arrivée à Paris des candidats admis à concourir est fixée au 15 décembre.

Ces dispositions seraient évidemment inexécutables en 1851, et j'ai dû les modifier pour arriver à une application immédiate de la loi.

J'ai décidé que les examens préparatoires des conducteurs aspirant au grade d'ingénieur seront ouverts, cette année, dans les départements, le 15 novembre; les procès-verbaux d'examen seront envoyés aux inspecteurs divisionnaires pour le 15 décembre au plus tard, et les candidats admis à concourir devront être rendus à Paris le 15 janvier.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente, dont j'adresse ampliation à MM. les ingénieurs en chef et ordinaires.

Le ministre de l'agriculture et du commerce, chargé par intérim du département des travaux publics,

L. BUFFET.

Dispositions réglementaires relatives à l'admission des conducteurs des ponts et chaussées dans le corps des ingénieurs.

1° LOI DES 2 JUILLET, 20 ET 30 NOVEMBRE 1850
(imprimée à sa date au volume de 1850, p. 1009).

2° RÈGLEMENT D'ADMINISTRATION PUBLIQUE.

Au nom du peuple français,
Le président de la république,
Sur le rapport du ministre des travaux publics;
Vu la loi du 30 novembre 1850, concernant l'admission des conducteurs dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées;
Le conseil d'état entendu,
Décrète:

TITRE PREMIER. — *Dispositions générales.*

Art. 1er. Chaque année, trois mois à l'avance, le ministre des travaux publics fixera l'époque à laquelle auront lieu les examens publics pour l'admission des conducteurs dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées.

2. Nul ne sera admis à concourir s'il n'est Français ou naturalisé Français, et s'il ne satisfait aux conditions de grade et de services exigées par l'article 2 de la loi du 30 novembre 1850.

3. Dans le calcul du nombre de places d'ingénieurs des ponts et chaussées à attribuer, chaque année, aux conducteurs embrigadés qui auront satisfait aux conditions du concours, les fractions au-dessous d'un demi seront négligées; les fractions supérieures donneront lieu à une nomination de plus en faveur des conducteurs.

TITRE II. — *Admission au concours.*

4. Indépendamment de l'instruction exigée pour l'admission à leur grade actuel, les conducteurs qui aspireront au grade d'ingénieur devront posséder les connaissances ci-après:

(1°) L'algèbre élémentaire;

(2°) La géométrie analytique élémentaire;

(3°) La géométrie descriptive, avec ses applications à la coupe des pierres et à la charpente;

(4°) Les principes généraux de la mécanique, l'hydraulique et les machines;

(5°) Les éléments de la physique, de la chimie et de la géologie;

(6°) Les connaissances relatives aux routes, aux ponts, aux che-

mins de fer, à la navigation intérieure (rivière et canaux), aux desséchements et irrigations, aux ports maritimes; — les notions élémentaires applicables à l'architecture; — les détails techniques relatifs aux qualités des matériaux, à leur mise en œuvre et à l'exécution des travaux;

(7°) Les principes du droit civil et administratif, en ce qui se rattache aux obligations des ingénieurs et au service des ponts et chaussées; — l'organisation administrative; — la comptabilité.

Le programme détaillé des connaissances exigées sera arrêté par le ministre des travaux publics.

5. Les examens préparatoires auront lieu au chef-lieu de chaque département, devant une commission composée d'ingénieurs des ponts et chaussées et présidée par un ingénieur en chef. Les membres de cette commission seront au nombre de cinq à Paris, et de trois dans les départements.

Ils seront nommés chaque année par le ministre et choisis, autant que possible, dans des services différents.

6. L'examen préparatoire sera composé de deux parties, qui porteront, l'une sur les connaissances théoriques, l'autre sur l'instruction pratique.

La première comprendra la partie du programme relative à l'algèbre et à la géométrie analytique élémentaires, à la géométrie descriptive, à la physique et à la chimie. Les concurrents seront, en outre, interrogés sur les matières comprises dans le programme d'admission à l'emploi de conducteur.

La seconde portera sur la partie du programme relative à l'exécution des travaux; il sera, en outre, fait aux candidats des questions qui auront pour objet de constater d'une manière générale et sommaire, la pratique qu'ils auront acquise, tant dans la partie administrative que dans la partie technique du service.

Enfin, les candidats rédigeront, sous les yeux de la commission, un rapport sur une question administrative ou contentieuse; ce rapport sera annexé au procès-verbal de l'examen.

7. Les inspecteurs divisionnaires, réunis en commission, arrêteront la liste des conducteurs admis à prendre part au concours, en prenant en considération:

(1°) Les résultats des examens préparatoires, constatés par les procès-verbaux des commissions instituées dans chaque département;

(2°) La moralité des concurrents, leur conduite, leurs services antérieurs, notamment en ce qui concerne l'étude des projets et l'exécution des travaux, et l'ensemble des titres de toute nature qu'ils auraient à faire valoir.

Cette liste pourra contenir trois fois autant de noms qu'il y aura, pour l'année, de nominations à faire parmi les conducteurs; le nombre des candidats admis à concourir pourra être porté à neuf, alors même que celui des nominations serait au-dessous de trois.

8. Les conducteurs admis à concourir recevront des frais de voyage calculés d'après le tarif en vigueur. Ils seront considérés comme étant en activité de service et continueront, à ce titre, de toucher le traitement intégral de leur emploi.

TITRE III. — *Concours et classement des candidats.*

9. Le concours s'ouvrira, à Paris, au jour fixé par le ministre, devant une commission composée d'un inspecteur général des ponts et chaussées, président, de cinq ingénieurs de divers grades et d'un chef de division du ministère des travaux publics.

Les membres de la commission seront nommés chaque année par le ministre; ils pourront être pris parmi les ingénieurs en retraite comme parmi ceux qui font partie du cadre d'activité. Les inspecteurs divisionnaires chargés d'un service d'inspection, les ingénieurs qui auront participé aux examens préparatoires et ceux qui auraient sous leurs ordres un ou plusieurs des candidats, ne pourront faire partie de la commission.

10. Les candidats seront réunis, pendant la durée du concours, dans un local où ils seront soumis à une règle uniforme.

L'administration prendra les mesures d'ordre nécessaires pour assurer la sincérité du concours, en isolant les concurrents de toute assistance étrangère, pendant le temps consacré à la rédaction des projets et des notes et mémoires dont ils seront accompagnés.

En cas de fraude constatée à cet égard, le candidat qui s'en serait rendu coupable sera exclu du concours par la commission et ne pourra plus être admis à concourir ultérieurement.

11. Les épreuves dont se composera le concours consisteront:

(1°) Dans des examens oraux sur toutes les parties des connaissances exigées;

(2°) Dans la rédaction de sept avant-projets sur les diverses parties de l'art de l'ingénieur, savoir:

Un avant-projet de route;

Un avant-projet de pont fixe;

Un avant-projet de pont suspendu;

Un avant-projet de chemin de fer;

Un avant-projet relatif à l'amélioration d'une rivière;

Un avant-projet relatif à l'établissement d'un canal;

Enfin, un avant-projet de machine.

Ces avant-projets seront rédigés dans une forme sommaire, et se composeront de dessins, plans et profils consistant en de simples croquis cotés et d'une note explicative.

Trois d'entre eux, désignés par la compagnie d'examen, seront ensuite complétés par les candidats de manière à être présentés dans la forme et avec les développements qui constituent un projet régulier ; chacun d'eux sera accompagné d'un mémoire destiné à en justifier les dispositions.

Indépendamment de l'appréciation qui en sera faite comme partie intégrante des projets, les notes explicatives et les mémoires seront appréciés séparément, sous le rapport du mérite de la rédaction, et formeront ensemble, à ce point de vue, un des objets du concours.

12. Les diverses parties du concours seront respectivement comptées, à raison de leur étendue ou de leur importance, pour les valeurs indiquées ci-après, savoir :

	VALEUR par article.	VALEUR par groupe.
1° EXAMENS.		
Algèbre	1	
Géométrie analytique	2	
Géométrie descriptive avec ses applications	3	11
Mécanique	3	
Physique	1	
Chimie	1	
Routes	3	
Ponts	3	9
Chemins de fer	3	
Navigation intérieure (rivières et canaux)	3	
Dessèchements et irrigations	1	
Ports maritimes	1	10
Architecture	1	
Exécution des travaux	4	
Hydraulique	2	
Machines	2	8
Géologie	1	
Administration et droit administratif	3	
2° PROJETS.		
Avant-projet de route	1	
Avant-projet de chemin de fer	1	6
Avant-projet de machine	1	
Projet complet de route ou de chemin de fer	3	
Avant-projet de pont fixe	1	
Avant-projet de pont suspendu	1	5
Projet complet de pont fixe ou suspendu	3	
Avant-projet de navigation (rivières)	1	
Avant-projet de navigation (canaux)	1	5
Projet complet de navigation (rivières ou canaux)	3	
Notes explicatives et mémoires considérés au point de vue du mérite de la rédaction	.....	6
Totaux	.....	60

Les groupes pour lesquels s'établira la moyenne mentionnée dans l'article 14 seront composés comme l'indique le tableau ci-dessus.

13. Afin d'arriver à une appréciation exacte et comparative du mérite des candidats, on attribuera à chacune de leurs réponses ou des parties de leur travail une valeur numérique exprimée par des chiffres qui varieront de 0 à 20.

On établira, d'après les chiffres qui auront été donnés pour les diverses questions, une moyenne pour chacune des parties du programme; on multipliera chacune de ces moyennes, ainsi que les chiffres assignés aux autres parties du concours, par les nombres ou coefficients qui expriment leur valeur relative (art. 12); et, en faisant la somme des produits, on aura le nombre total de points ou degrés obtenus pour l'ensemble des épreuves.

14. Nul ne pourra être reconnu admissible s'il n'a obtenu, pour chacun des groupes de connaissances ou de travaux qui formeront les diverses épreuves du concours, la moitié du nombre maximum de points ou degrés qu'il comporte, et, pour l'ensemble des épreuves, les deux tiers de ce maximum.

Les concurrents qui, à la suite d'une des épreuves, se trouveraient dans le cas d'inadmissibilité ne prendront pas part aux autres opérations du concours et seront immédiatement renvoyés à leur poste.

La commission d'examen dressera, d'après les divers éléments indiqués aux articles qui précèdent, la liste, par ordre de mérite, des candidats reconnus admissibles.

La déclaration d'admissibilité ne constituera aucun droit en faveur des candidats qui ne seraient pas nommés ingénieurs à la suite du concours.

15. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à l'Élysée, le 23 août 1851.

L.-N. BONAPARTE.

Par le président de la république :

Le ministre des travaux publics,

P. MAGNE.

3° ARRÊTÉ.

Le ministre des travaux publics,

Vu la loi du 30 novembre 1850, relative à l'admission des conducteurs des ponts et chaussées dans le corps des ingénieurs;

Vu le règlement d'administration publique rendu en exécution de cette loi,

Arrête :

Art. 1er. Les conducteurs des ponts et chaussées qui désireront prendre part au concours pour le grade d'ingénieur devront en faire la demande dans le mois de février de l'année où ils auront l'intention de s'y présenter.

Cette demande sera adressée au ministre des travaux publics par l'intermédiaire et avec l'avis de l'ingénieur en chef du service auquel le conducteur est attaché, et du préfet du département où il a sa résidence ; elle devra être parvenue au ministère pour le 15 mars, au plus tard.

Elle sera communiquée à l'inspecteur divisionnaire, avant son départ pour sa tournée d'inspection, avec le relevé des notes qui auront été données au candidat depuis son entrée au service.

2. L'époque des examens préparatoires sera réglée de manière à correspondre à celle de la tournée d'inspection.

L'inspecteur divisionnaire devra, autant que sa présence pourra se concilier avec les exigences de son service, assister à tout ou partie de ces examens.

Les résultats de l'examen préparatoire seront constatés, pour chaque candidat, par un procès-verbal détaillé, qui indiquera les questions posées sur chacune des matières qu'il comprend, et la manière plus ou moins satisfaisante dont elles auront été résolues.

Les procès-verbaux d'examen seront envoyés à l'inspecteur divisionnaire par les présidents des commissions, dans le délai de dix jours après la clôture des opérations, et, dans tous les cas, avant le 10 novembre de chaque année. Ils seront joints au dossier de chacun des candidats.

3. L'inspecteur divisionnaire réunira au chef-lieu tous les ingénieurs du département dans une conférence où seront discutés les titres des candidats. Seront seuls dispensés d'assister à cette conférence les ingénieurs qui auraient des motifs légitimes d'empêchement, ou qui n'auraient, directement ou indirectement, aucune connaissance des sujets qui se présenteront au concours.

Au retour de sa tournée, l'inspecteur de la division joindra au dossier de chacun des conducteurs qui auront demandé à être admis à concourir, pour être mis sous les yeux de la commission des inspecteurs divisionnaires, un rapport où il exprimera son opinion sur la moralité, la tenue, la capacité et les titres du candidat, et où il proposera le chiffre qui lui paraîtra devoir être attribué, dans le classement, à ses services.

4. Les inspecteurs divisionnaires, réunis en commission, conformément à l'article 7 du règlement d'administration publique du

23 août 1851, adresseront au ministre, indépendamment de la liste des candidats admissibles au concours, un rapport détaillé dans lequel ils exposeront les divers titres de chaque candidat, et détermineront par un chiffre la valeur qui devra être attribuée à ses services.

5. Les candidats admis à concourir devront être rendus à Paris pour le 15 décembre.

Ils subiront, à leur arrivée, sur les connaissances théoriques comprises dans l'examen préparatoire, un nouvel examen dont les résultats entreront comme élément dans leur classement définitif.

Les autres parties des connaissances exigées feront l'objet de trois examens qui seront passés successivement, dans l'intervalle de la rédaction des projets et après la remise du dernier, et entre lesquels les matières seront réparties.

La commission devant laquelle aura lieu le concours fixera l'ordre et l'époque de ces examens, ainsi que celle de la remise des projets, de manière que toutes les épreuves soient complétement terminées pour le 25 avril.

Paris, le 24 août 1851.

P. MAGNE.

4° PROGRAMME DES CONNAISSANCES À EXIGER DES CONDUCTEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES QUI SE PRÉSENTERONT AU CONCOURS POUR L'ADMISSION AU GRADE D'INGÉNIEUR ORDINAIRE, CONFORMÉMENT A LA LOI DU 30 DÉCEMBRE 1850.

L'examen préparatoire portera sur les matières des paragraphes 1, 2, 3, 4, 5, 7 et 17.

§ 1er. Algèbre.

(L'algèbre, jusqu'aux équations du deuxième degré, est comprise dans le programme d'examen pour l'admission au grade de conducteur.)

Théorie des exposants fractionnaires et des exponentielles. — Théorie algébrique des logarithmes. — Questions d'intérêts composés, d'annuités.

Combinaisons, arrangements, permutations. — Développement des puissances entières et positives d'un binôme, terme général.

§ 2. Géométrie analytique.

1. *Géométrie à deux dimensions.* — Définition de la position d'un point sur un plan au moyen de coordonnées; divers genres de coordonnées. — Transformations des coordonnées.

Expression des lignes par des équations. — Ligne droite. — Cercle. — Équations, propriétés principales et constructions géométriques des courbes du deuxième degré; aire de l'ellipse et d'un segment parabolique. — Formule de Simpson pour la mesure des aires planes.

2. *Notions de géométrie à trois dimensions.* — Définition de la position d'un point dans l'espace au moyen de trois coordonnées. — Équations de la ligne droite et du plan. — Représentation des surfaces et des lignes par des équations.

§ 3. Géométrie descriptive.

1. *Surfaces.* — Plans tangents au cône et au cylindre par un point quelconque ou parallèlement à une ligne donnée.

Plan tangent à une surface de révolution par un point de la surface.

Intersection d'un cône, d'un cylindre et d'une surface de révolution par un plan; tangente à la courbe d'intersection. — Intersection de deux cônes, de deux cylindres, d'un cône et d'un cylindre; développement de la courbe d'intersection.

Modes de génération et de représentation graphique des surfaces développables et des surfaces gauches. — Propriétés principales des divers genres d'hélicoïdes.

2. *Coupes des pierres.* — Principales formes des murs et des voûtes. — Taille de la pierre par équarrissement, par panneaux. — Tracé et vérification des épures d'exécution.

Appareil des murs en aile, des avant-becs et couronnements des piles de ponts.

Appareil des berceaux droits, en talus, légèrement biais; des berceaux en descente. — Appareil orthogonal et appareil hélicoïdal des arches biaises. — Appareil des voûtes à intrados gauche. — Pénétration de voûtes.

3. *Charpente.* — Composition d'un pan de bois, d'un comble, d'un escalier, de la ferme d'un cintre ou d'un pont. — Divers modes d'assemblage, d'enture et de liaison, suivant la nature des efforts que supportent les pièces. — Tracé et vérification des épures d'exécution.

§ 4. Notions de physique.

1. *Objet de la physique.* — Propriétés générales des corps. — Mesure de l'étendue, du temps et de la vitesse.

Lois de la pesanteur. — Mesure des poids et des forces; balances; dynamomètres. — Poids spécifiques des solides et des liquides. — Élasticité et compressibilité des solides.

2. *Hydrostatique.* — Pression des liquides. — Vases communicants; presse hydraulique. — Principe d'Archimède; aréomètres. — Notions sur les phénomènes capillaires.

Pression des gaz. — Baromètres; mesure des hauteurs. — Loi de Mariotte. — Machines pneumatique et de compression; pompes. Siphon. Gazomètre. — Poids spéciques des gaz.

3. *Chaleur.* — Thermomètres. — Dilatation des solides, des liquides et des gaz.

Sources de chaleur. Émission et propagation de la chaleur rayonnante. — Unité de chaleur; chaleurs spécifiques. — Conductibilité. — Réchauffement et refroidissement.

Changements d'état des corps. — Tension et densité des vapeurs. — Chaleur latente.

Mélange des gaz et des vapeurs. Évaporation. Hygrométrie. — Vents. Pluie; udomètre.

4. *Notions sur le magnétisme, l'électricité et l'électro-magnétisme.* — Aimants naturels et artificiels. — Magnétisme terrestre. Aiguille aimantée; boussole.

Machine électrique. — Électrophore. — Bouteille de Leyde. — Électricité atmosphérique; effets de la foudre; paratonnerre.

Pile voltaïque. — Effets physiques et chimiques des courants.

Action réciproque des courants et des aimants. — Multiplicateur. — Électro-aimants. — Télégraphe électrique.

5. *Notions sur la production et la propagation du son.*

6. *Notions sur la production et la propagation de la lumière.* — Photométrie. — Lois de la réflexion et de la réfraction simple; miroirs et lentilles. — Dispersion des couleurs; achromatisme.

Bésicles, loupe, microscope. — Lunette de Galilée, lunette astronomique, lunette terrestre. — Appareil lenticulaire des phares.

§ 5. Notions de chimie.

1. *Objet de la chimie.* — Corps simples et composés. — Différents états des corps. — Force d'agrégation et de cohésion. — Affinité chimique. — Lois des proportions multiples. — Équivalents.

Nomenclature chimique : acides, bases, sels. — Division des corps simples en métaux et corps non métalliques ou métalloïdes.

2. *Métalloïdes.* — Oxygène, hydrogène, azote, soufre, chlore, iode, phosphore, arsenic, carbone, bore, silicium. — État naturel, préparation, propriétés physiques, caractères distinctifs. Usages industriels.

Air atmosphérique. Principales combinaisons de l'oxygène et de

l'hydrogène avec les autres métalloïdes, et de ces métalloïdes entre eux (*).

3. *Métaux.* — Leur classification. Métaux alcalins et terreux; métaux usuels; manganèse, fer, chrome, zinc, étain, plomb, cuivre, mercure, argent, or, platine. — État naturel, préparation, propriétés physiques et chimiques. Usages industriels.

Métallurgie des fers, fontes et aciers.

Combinaison des métaux entre eux et alliages utiles à l'industrie; monnaies; dorure et argenture.

Action de l'oxygène et des métalloïdes sur les métaux. — Oxydes, hydrates, chlorures, sulfures, cyanures métalliques; leurs caractères distinctifs (*).

Sels neutres, acides, basiques. — Cristallisation, fusion, solubilité des sels. — Action de la pile sur les dissolutions salines: galvanoplastie. — Action des acides et des bases sur les sels. Action des sels les uns sur les autres; lois de Berthollet. — Caractères distinctifs des sels, d'après leurs acides et d'après leurs bases (*).

4. *Chimie organique.* — Nature des substances organiques; leur analyse élémentaire. — Matières constituantes des végétaux: ligneux, cellulose, sucre, amidon, tannin, gommes et résines.

Fermentation alcoolique. — Alcool, éther, acide acétique, acétates.

Corps gras. Saponification. — Stéarine. — Graisses animales et végétales. — Huiles siccatives et non siccatives.

§ 6. Notions de géologie.

1. *Objet de la géologie.* — Ses applications aux travaux publics. — Définition des mots: minéral, roche, couche, terrain, formation.

Division des terrains en terrains cristallisés et terrains stratifiés. Terrains métamorphiques. Terrains de transport. Terrains volcaniques. — Soulèvements. — Chaînes de montagnes. Vallées.

Principes sur lesquels est fondée la division des terrains stratifiés: superposition et concordance des couches; débris organiques.

Topographie. — Cartes géologiques; coupes. — Échantillons.

2. *Minéraux.* — Compositions et caractères des minéraux qui constituent les roches principales: chaux carbonatée, dolomie, chaux sulfatée. — Quartz, feldspath, mica, talc, amphibole, py-

(*) Dans l'étude des corps composés, on se bornera à ceux qui entrent dans la constitution des roches, qui forment des minerais ou qui sont employés dans les arts.

roxène, argile. — Combustibles minéraux : anthracite, houille, lignite, tourbe.

3. *Roches.* — Composition et caractères des roches principales : granites, gneiss, schistes, porphyres, trachytes, basaltes, laves : calcaires, dolomies ; brèches, poudingues, conglomérats, argiles, marnes, sables. — Modes divers de formation des roches.

4. *Terrains.* — Description sommaire des terrains ; leur distribution sur le sol de la France ; leur aspect général ; leurs étages principaux.

Terrains granitiques et porphyriques.

Terrains trachytiques, basaltiques, laviques. — Volcans de l'époque actuelle. Tremblements de terre.

Terrains de gneiss et de schistes primitifs, de transition, carbonifère, permien, du trias, jurassique, crétacé, tertiaire.

Terrains de diluvium et d'alluvion. — Modifications actuelles des rivages et des cours d'eau. Dunes, plages, barres, deltas.

§ 7. Mécanique des corps solides.

Nota. On laisse aux candidats toute latitude pour le choix des méthodes ; mais ils devront justifier des connaissances analytiques ou autres sur lesquelles reposent les démonstrations qu'ils donneront.

1. *Du mouvement.* — Mouvement uniforme ; vitesse. — Mouvement varié ; accélération. — Représentation graphique et expression du mouvement d'un point. — Mouvement relatif. — Composition et décomposition des vitesses et des accélérations.

Divers mouvements d'un corps solide ; translation, rotation ; roulement. — Mouvements composés.

Transformation des mouvements. — Poulies, chaînes, courroies, engrenages, vis. Manivelles, excentriques, cames. Parallélogrammes articulés.

2. *Des forces.* — Inertie de la matière. — Mode d'action et mesure des forces ; unité de force. Travail des forces mouvantes et résistantes ; unité de travail.

Masse d'un corps ; unité de masse. — Quantité de mouvement et force vive d'un corps en mouvement. — Centre de gravité. — Force vive d'un corps tournant autour d'un axe ; moment d'inertie.

Travail des forces appliquées à un corps solide en mouvement. — Travail dû à la pesanteur dans un mouvement quelconque.

3. *Dynamique d'un point matériel.* — Mouvement varié rectiligne produit par une force constante. Relation entre la masse, la force et l'accélération. Relation entre la quantité de mouvement, la force

et le temps. — Relation entre le travail et la force vive. — Application à la chute des corps pesants.

Mouvement curviligne d'un point sous l'influence de forces quelconques. — Mouvement et décomposition des forces concourantes; parallélogramme et polygone des forces. — Effet du travail des forces; force tangentielle; force centripète. — Applications : trajectoire d'un point pesant dans le vide; oscillations du pendule simple; pendule conique circulaire.

4. *Dynamique générale.* — Principe de la réaction égale à l'action. — Relation entre l'impulsion des forces et la quantité du mouvement d'un système matériel. — Loi du mouvement du centre de gravité. — Relation entre le travail des forces et la force vive du système.

5. *Statique générale.* — Théorème des vitesses virtuelles ou du travail virtuel. — Conditions d'équilibre d'un système solide; cas particuliers des forces situées dans un plan et des forces parallèles. — Composition des forces appliquées à des points différents.

Emploi de la statique dans les questions de dynamique; principe de d'Alembert. — Application au cas d'un corps solide assujetti à tourner autour d'un axe fixe; calcul de l'accélération angulaire et des pressions sur les appuis; centre d'oscillation. — Pressions mutuelles des corps tournant autour d'axes fixes.

§ 8. Hydraulique.

1. *Écoulement de l'eau par des orifices.* — Mouvement d'un liquide homogène. — Effets des changements de section. — Écoulement par des orifices évasés. — Écoulement par des orifices en mince paroi; contraction de la veine fluide.

Perte de force vive par l'effet d'un élargissement brusque de section. — Ajutages cylindriques et coniques.

Écoulement par des vannes et des déversoirs.

2. *Mouvement de l'eau dans les tuyaux de conduite.* — Relation entre la vitesse, le diamètre et la charge perdue par le frottement. — Détermination de la pression en un point quelconque de la conduite. — Calcul des éléments d'une distribution d'eau.

3. *Mouvement de l'eau dans les canaux découverts.* — Mouvement uniforme. — Mouvement varié permanent sans changement brusque de section. — Effet d'un changement brusque de section; gonflement produit par un barrage : dans un canal dont la pente et le profil transversal sont constants, dans une rivière; gonflement produit par un pont.

4. *Jaugeage des cours d'eau.* — Divers procédés employés. — Usage des formules de l'hydraulique.

5. *Notions sur la résistance de l'eau ou de l'air au mouvement des corps solides.*

§ 9. Machines.

1. *Objet des machines.* — Moteur, récepteur, organes de transmission, outil. — Effet dynamique et effet utile. — Mouvement uniforme ou périodique; régulateurs, volants. — Principe de la transmission du travail appliqué au calcul de l'effet des machines.

2. *Des résistances passives.* — Lois générales des frottements de glissement et de roulement. — Équilibre dynamique du plan incliné, de la presse à coin, des pièces maintenues par des guides, du treuil, de la vis à filets quarrés; travail absorbé par les frottements. — Frein de Prony; son emploi. — Frottement des engrenages.

Roideur des cordes. — Équilibre de la poulie et des moufles. — Frottement d'une corde ou d'une courroie glissant sur un cylindre.

Notions sur le choc des corps. Centre de percussion. — Marteaux mus par des cames; travail absorbé par l'effet des chocs et du frottement.

3. *Des moteurs animés.* — Efforts exercés par l'homme en agissant sur divers appareils ou instruments; quantités de travail journalier. — Quantités de travail journalier du cheval et d'autres animaux attelés à différents genres de voitures ou à des manéges.

4. *Des roues hydrauliques et des pompes.* — Travail moteur d'une chute d'eau. — Action de l'eau sur les récepteurs hydrauliques. — Roues en dessous; roues de côté; roues à aubes courbes de M. Poncelet. — Roues à augets. — Roues pendantes. — Roues horizontales. Turbines.

Organes spéciaux des pompes; soupapes et pistons. — Pompe foulante, aspirante, aspirante et foulante; effets dynamiques, perte de force vive et déchets dans ces diverses pompes. — Machine à colonne d'eau.

5. *Des machines à vapeur.* — Chaudières: à bouilleurs, à foyer intérieur, tubulaires; surface de chauffe. — Dimensions des grilles, carneaux, cheminées. — Vapeur produite par kilogramme de combustible consommé.

Appareils de sûreté. — Alimentation des chaudières; indicateur de niveau. — Épaisseur des chaudières. — Dispositions réglementaires sur l'emploi des appareils à vapeur.

Machines à vapeur à condensation: formes et dispositions des

principales pièces. — Quantité d'eau nécessaire à la condensation. — Effet utile avec ou sans détente.

Machines à vapeur sans condensation. — Machines locomotives. — Détente variable ; effet utile.

Notions sur l'établissement des machines à vapeur et sur les frais de construction, d'entretien et de conduite.

§ 10. Routes.

1. *Tracé.* — Considérations économiques et commerciales. — Considérations techniques. Influence des pentes et des courbes sur le travail des moteurs ; distributions des pentes, rampes et paliers. — Choix de l'exposition ; configuration et nature du terrain.

Tracé : en pays de plaines, en pays de montagnes. — Comparaison de deux tracés ayant les mêmes points de départ et d'arrivée.

Divers profils de routes adoptés en France ; largeur et bombement des chaussées.

Plans d'alignement des traverses.

2. *Construction.* — Ouverture de la route ; talus, fossés, encaissement de la chaussée, accotements. — Préparation, réception et emploi des matériaux.

Chaussées d'empierrement, avec ou sans fondation. — Leur consolidation. Emploi des détritus. Pilonnage ; cylindrage.

Chaussées pavées, avec ou sans fondation. Forme de sable. — Bordures, pavés de diverses natures ; cailloux roulés. — Conditions d'un bon pavage.

Influence du mode de construction de la chaussée sur l'intensité du travail des moteurs.

Ouvrages accessoires : banquettes et trottoirs ; aqueducs et cassis. — Bornes kilométriques ; poteaux et tableaux indicateurs. — Plantations.

3. *Entretien.* — Cantonniers ; organisation du travail et de la surveillance.

Chaussées d'empierrement. Enlèvement des matières usées : éboulement, balayage. — Approvisionnement, réception et emploi des matériaux de réparation.

Chaussées pavées. — Triage et retaille des vieux pavés : approvisionnement et réception des matériaux neufs. — Relevés à bout, repiquages ; soufflages ; organisation et surveillance des ateliers.

§ 11. Ponts.

Questions préliminaires. — Choix de l'emplacement d'un pont.

— Débouché. — Hauteur et largeur des arches ou travées. — Largeur du pont entre les têtes.

2. *Ponts en maçonnerie.* — Diverses formes de voûtes. — Conditions de stabilité de ces voûtes, en tenant compte de la résistance des matériaux ; détermination de l'épaisseur à la clef, de l'épaisseur des culées et des piles (*).

Construction des culées et des piles; forme des avant-becs.

Construction des arches en pierre de taille, en moellon ou meulières, en briques. — Tassement des voûtes; courbe de pose. — Appareil des voûtes et des têtes. — Chapes; écoulement des eaux. — Profil de la voie ; trottoirs, parapets.

Cintres retroussés, cintres fixes. — Levages des cintres. — Efforts supportés par les bois aux divers degrés d'avancement de la construction. — Décintrement.

Abords des ponts ; murs en aile, murs en retour. — Chemins de halage sous les ponts.

3. *Ponts en charpente.* — Fermes en bois composées de pièces droites. — Arcs formés de pièces posées de champ, de pièces posées à plat. — Système américain.

Formule pour évaluer la résistance des pièces d'une ferme en charpente; résistance des poutres : tirées ou comprimées dans le sens de leur longueur, fléchies par des forces transversales, soumises à des forces de direction quelconque. — Flexion et résistance des pièces courbes (*).

Construction sur piles et culées en maçonnerie, sur palées ; brise-glaces. — Levage des fermes. — Plancher, chaussée ; garde-corps.

4. *Ponts en fer et en fonte.* — Ferme en fer forgé ou en tôle. — Pont tubulaire.

Poutres droites en fonte. — Fermes en fonte avec arcs inférieurs, composés de voussoirs, de panneaux pleins ou évidés, de tuyaux avec ou sans âme en bois. — Entretoises, contrevents ; remplissage des tympans.

Construction sur piles en maçonnerie; sur piliers en fonte. — Sujétion imposée par les conditions de la fonte au tracé des pièces. — Modes d'assemblage. — Levage des fermes. — Ajustage et calage.

Plancher, chaussée ; garde-corps.

5. *Ponts suspendus.* — Détermination des courbes qu'affectent les

(*) Les théories physico-mathématiques de la résistance des matériaux ne seront pas exigées des candidats ; mais on leur posera des questions numériques pour s'assurer qu'ils possèdent l'intelligence des formules et sont en état de les appliquer.

câbles d'un pont suspendu. — Longueur des câbles ou des chaînes de suspension et de retenue des tiges verticales de suspension.

Résistance par millimètre quarré des câbles en fil de fer ou des barres en fer forgé ; calcul de la section des câbles ou chaînes et des tiges de suspension.

Disposition des câbles ou chaînes. — Passage sur les piliers. — Amarrage sur les piles. Haubans. — Amarrage dans les puits. — Formes et dimensions des puits. — Résistance des piliers et des culées.

Fabrication des câbles en fils de fer. — Ajustement des chaînes en fer forgé. — Levage et pose. — Tablier ; garde-corps.

Épreuve et réception. — Visites et vérifications.

6. *Ponts mobiles.* — Pont-levis. — Pont tournant.

§ 12. Chemins de fer.

1. *Tracé.* — Conditions du mouvement uniforme d'une locomotive sur un chemin de fer. — Influence exercée par les pentes et rampes. — Influence des courbes. — Déclivités et rayons de courbures que l'on peut admettre suivant les différents cas. — Tracés établis dans des conditions exceptionnelles : notions sur les plans automoteurs, sur les plans inclinés, sur le système atmosphérique.

2. *Construction de la voie.* — Profil transversal des chemins de fer, largeur de la voie, entre-voies, accotements, fossés, talus. — Profils exceptionnels dans les terrains difficiles. — Établissement de la voie : ballast, traverses ; rails mobiles, coins.

Changements de voies ; aiguilles, rails mobiles. Croisement de voies. — Gares d'évitement. — Plaques tournantes.

Passages en dessus du chemin de fer. — Passages en dessous. — Passages à niveau ; barrières.

Ouvrages d'art ; viaducs. — Souterrains : modes d'exécution. — Puits et galeries ; blindage. — Revêtement. — Têtes.

Gares terminales ; stations. — Gares de marchandises. — Ateliers de réparations. Magasins. Réservoirs. — Travaux accessoires : clôtures, maisons de gardes, guérites de cantonniers.

3. *Entretien et police de la voie.* — Organisation du personnel d'entretien et de surveillance. — Outils employés à l'entretien de la voie ; approvisionnements. — Opérations d'entretien.

4. *Notions sur les frais de construction, d'entretien et d'exploitation des chemins de fer.*

§ 13. — Navigation intérieure.

1. *Rivières.* — Divers états d'un cours d'eau naturel. Hauteurs

variables des eaux; fixation de l'étiage. — Régime d'un cours d'eau. Action des eaux sur leur lit et sur leurs rives; corrosion des berges, affouillements, atterrissements. Marche des matières entraînées.

Lever du plan et des profils d'un cours d'eau.

Divers modes de locomotion des bateaux; navigation à la voile; remorquage; touage; halage. — Chenal navigable; chemins et ponts de halage. — Balises et bouées. — Échelles de navigation.

Ouvrages de navigation dans la traversée des villes: ports de déchargement, docks et gares. — Murs de quai.

Conditions de stabilité de ces murs. — Poussée des terres sèches et humides. Contre-forts et voûtes de décharge.

Amélioration des rivières en laissant un libre cours aux eaux. — Dragages.

Défense et redressement des rives. — Resserrement du lit; digues longitudinales; épis transversaux. — Barrage des bras secondaires.

Amélioration des rivières en diminuant leur pente. Barrages fixes à paroi verticale ou inclinée. Barrages mobiles: à vannes, à poutrelles, à fermettes mobiles. — Moyens d'échappement: ponts éclusés; pertuis.

Écluses à sas: dispositions et dimensions des diverses parties d'une écluse. — Portes d'écluse en bois, en tôle ou en fonte. — Mode d'attache ou de manœuvre des portes.

2. *Canaux*. — Tracé d'un canal latéral. — Profil en travers. — Alimentation, introduction et évacuation des eaux. — Passage des affluents. — Ponts-canaux.

Tracé d'un canal à point de partage. — Détermination de la traversée du faîte et de la hauteur du plan d'eau du bief de partage. — Quantité d'eau nécessaire pour pourvoir à l'évaporation, à l'infiltration, au remplissage des biefs et autres pertes.

Rigoles: leur tracé, leur pente, leur section. — Réservoirs: choix de l'emplacement; construction des digues; moyens de vidange.

Moyens employés pour remplir et vider les biefs.

Étanchement des digues et de la cuvette.

Curage et entretien des canaux; chômage.

§ 14. Notions sur les dessèchements et les irrigations.

1. *Dessèchements*. — Différentes causes de la trop grande humidité des terres. — Curage des cours d'eau. — Rigoles d'assainissement ouvertes et couvertes; drainage, canaux de ceinture.

Dessèchement: 1° par l'exhaussement du sol; colmatage; 2° par l'abaissement du plan d'eau général; 3° par l'endiguement des cours

d'eau, l'ouverture des fossés latéraux et des rigoles transversales; 4° à l'aide de machines, avec réservoirs inférieurs.

Principaux ouvrages à construire dans ces divers systèmes de desséchements.

2. *Irrigations.* — Irrigations : 1° par submersion sur les terrains à peu près horizontaux; 2° par déversements sur les terrains en pente; 3° sur un sol disposé en ados. — Limonages. — Quantité d'eau nécessaire dans ces différents cas.

Divers moyens de se procurer les eaux d'irrigations; prises d'eau. — Canaux et rigoles pour la dérivation et la répartition des eaux. — Ouvrages d'art.

Distribution des eaux entre les intéressés : appareils de jaugeage. — Reprises d'eaux.

§ 15. Notions sur les ports maritimes.

1. *Des marées et des vents.* — Causes qui produisent les marées. — Vives eaux, mortes eaux; marée d'équinoxe. — Heures des hautes et basses mers; établissement d'un port; marée totale; marée moyenne. — Unité de hauteur; coefficients des marées; causes qui modifient la hauteur des marées. Propagation de la marée dans les fleuves, mascaret ou barre.

Courants de flot et de jusant. — Étale.

Vents régnants; force du vent. — Marche, vitesse, hauteur des vagues; limite d'action en profondeur.

2. *Des ports.* — Classification des ports. — Différence entre les ports de l'Océan et ceux de la Méditerranée.

Indication des principaux ouvrages qui composent un port, de leurs dispositions générales et de leur utilité.

§ 16. Notions d'architecture.

1. *Maçonnerie.* — Construction et proportions des murs; refends; bossages. — Colonnes, pilastres, arcades; portes et fenêtres. — Voûtes employées dans la construction des bâtiments.

2. *Charpente.* — Disposition et proportions : des pans de bois; remplissage en maçonnerie. Poteaux. — Disposition et proportions des planchers; des combles à deux et à plusieurs égouts. — Étayement des bâtiments.

3. *Menuiserie et serrurerie.* — Planchers, parquets; cloisons; portes, châssis vitrés. — Principales applications du fer à la construction des bâtiments; planchers et fermes en fer forgé ou en fonte; poutres armées.

4. *Couvertures.* — En tuiles, en ardoises, en zinc et en fer galvanisé. — Chéneaux et tuyaux de descente.

5. *Escaliers.* — En pierre, en bois et en fonte; proportion des marches.

6. *Mode d'évaluation des divers genres d'ouvrages.*

§ 17. EXÉCUTION DES TRAVAUX.

1. *Terrassements.* — Déblais; fouille et charge. — Jet à la pelle; banquettes. — Déblais de rochers: au pic, à la pioche, à la mine.

Transport à la brouette, au tombereau. — Relais, rampes. — Transport au wagon, par chevaux ou par locomotives.

Remblais. — Régalage et pilonnage. — Dressement des talus.

Exécution des tranchées profondes. — Moyens employés pour prévenir les éboulements ou les glissements: asséchement des talus, gazonnements et plantations, perrés.

Dragages: en lit de rivière, dans une enceinte. — Dragues à mains; bateaux dragueurs: à manége, à vapeur. — Transport des terres par bateau.

2. *Ouvrages d'art.* — Conduite des travaux; matériel. — Dessins d'exécution. — Tracé des ouvrages. — Approvisionnements, Métrés. — Attachements. — Surveillance.

Appareils employés pour le transport, le bardage et la mise en place des matériaux. — Rouleaux et madriers. Chariots. Fardiers. — Treuils. Chèvres. Crics. Grues. — Échafaudages. Ponts de service. Chemins de fer.

3. *Fondations* — Moyens de constater la nature du terrain. — Système à adopter dans le cas d'un terrain; 1° incompressible; 2° compressible sur une certaine épaisseur et superposé à un terrain incompressible; 3° compressible jusqu'à une certaine profondeur. Précautions à prendre pour les terrains affouillables.

Répartition de la charge des constructions sur l'étendue des fondations. — Empatements.

Battage des pieux et palplanches. — Sonnettes à tiraude et à déclic. — Recepage, arrachage.

Exécution des grillages, plates-formes et basses palées. — Exécution et emploi des caissons.

Batardeaux. — Épuisements. — Machines à épuiser: norias, chapelets, tympans, pompes, vis d'Archimède.

Coulage du béton: divers procédés. — Moyen d'étouffer ou de détourner les sources.

Enrochements.

4. *Mortiers et bétons.* — Cuisson des chaux et ciments : fours intermittents, fours à feu continu.

Composition des chaux grasses, maigres, plus ou moins hydrauliques, éminemment hydrauliques ou ciments. — Fabrication des chaux artificielles et des pouzzolanes.

Modes divers d'extinction des chaux vives.

Essai des pierres à chaux, des argiles, des chaux et des pouzzolanes.

Sables, argiles, tuileau. — Cailloux et pierres cassées.

Composition des mortiers et bétons. — Leur fabrication : à bras d'hommes ; au moyen de diverses machines.

Notions sur la solidification des mortiers et bétons. — Action de l'eau de mer sur les bétons..

Résultats d'expériences sur leur résistance à l'écrasement et sur leur adhérence.

Plâtre ; cuisson, broyage. Emploi.

Mastics bitumineux ; roche asphaltique et goudron minéral. Préparation et emploi pour chapes et pour trottoirs.

5. *Maçonnerie.* — Qualités et défauts des pierres de différentes natures. — Pierres d'appareil ; tailles diverses des parements, des lits et joints ; ravalements ; outils du tailleur de pierre ; sciage de la pierre. — Moellons piqués, smillés, de remplissage. — Libages.

Briques ; choix des terres, moulage, séchage ; cuisson.

Résultats d'expériences sur la résistance des pierres et des briques à la rupture et à l'écrasement.

Exécution des maçonneries en pierres de taille, en moellons, en briques, en béton.

Restauration des anciennes constructions ; rejointoiements. Emploi du ciment romain.

Exécution des maçonneries en pierres sèches.

6. *Bois et métaux.* — Abatage des bois. — Bois en grume, bois équarris ; aubier. — Usage des diverses espèces de bois ; leurs qualités et leurs défauts. — Causes de destruction, procédés de conservation.

Taille ou sciage et mise en œuvre des bois ; outils du charpentier.

Fer forgé ou laminé. Tôle. — Notions sur le travail du forgeron. — Fers doux, fers durs, leurs qualités et leurs défauts.

Diverses espèces de fontes. — Leurs usages, leurs qualités et leurs défauts.

Résultats d'expériences sur la résistance du bois, du fer et de la fonte dans leurs divers modes d'emploi.

Emplois, défauts et qualités de l'acier, du cuivre, du plomb et du zinc.

Peinture sur bois, sur fer. — Couleurs à l'huile à base de plomb et de zinc; préparation et emploi.

§ 18. Administration et droit administratif.

1. *Notions générales sur la division et l'organisation des pouvoirs publics en France.* — Circonscriptions administratives. — Administration centrale, départementale et communale; fonctionnaires et corps constitués appelés à y participer; leurs attributions.

Administration de certains intérêts spéciaux; chambres de commerce; chambres consultatives des arts et manufactures.

Organisation et attribution des tribunaux ordinaires, des tribunaux administratifs et du tribunal des conflits.

2. *Formes diverses des actes de l'autorité publique.* — Lois, règlements d'administration publique, décrets du pouvoir exécutif, instructions ministérielles; arrêtés préfectoraux, arrêtés pris par les préfets en conseil de préfecture; caractère et objet de chacun de ces actes.

3. *Anciens règlements.* — Ordonnances du roi, arrêts du conseil; ordonnances des bureaux des finances ou des trésoriers de France; caractère général ou local de ces règlements, confirmés par la loi des 19-22 juillet 1791.

4. *Notions élémentaires du droit civil.* — Distinction des biens, en meubles et immeubles. Domaine de l'état, domaine public. — Droit de propriété; droit d'accession relativement aux choses immobilières; usufruit, servitude. Délits et quasi-délits. — Principes généraux du contrat de vente et du contrat de louage et d'ouvrage; prescription.

5. *Actes nécessaires pour autoriser l'exécution des travaux publics.* — Déclaration d'utilité publique; formes de l'enquête qui doit la précéder. — Expropriation pour cause d'utilité publique.

Extraction des matériaux nécessaires pour l'exécution des travaux publics : 1° dans des propriétés particulières; 2° dans des terrains soumis au régime forestier.

Occupation temporaire des terrains et dommages résultant de l'exécution des travaux.

Échange ou aliénation des terrains devenus inutiles.

Affectation d'immeubles domaniaux à un service public.

6. *Détermination de la direction et des limites des routes.* — Classements des routes, rectifications des routes.

Fossés pour l'écoulement des eaux ; passage dans les bois. — Plantation des routes.

Distance et dispositions à observer pour l'ouverture des carrières et autres excavations le long des routes.

Plans généraux des alignements des traverses ; alignements partiels, permissions de voirie ; bâtiments menaçant ruine.

7. *Police de la grande voirie.* — Police et conservation des routes et de leurs plantations. — Police du roulage. — Police des chemins de fer. — Police des rivières et canaux navigables. Chemin de halage, marchepied ; conservation des ouvrages.

Constatation et répression des délits et contraventions de grande voirie ; compétence ; procès-verbaux ; pénalité ; prescription ; contraventions permanentes.

8. *Moulins et usines.* — Établissement d'usines sur les cours d'eau, et modification des usines existantes ; droit de règlement appartenant à l'administration ; principes qui doivent la diriger dans l'instruction des affaires de ce genre ; manière de procéder à cette instruction. — Ordonnances ou décrets portant règlement des usines ; récolements.

9. *Desséchements et irrigations.* — Desséchements ; dispositions spéciales pour la suppression des étangs insalubres. — Irrigations. — Curage et entretien des cours d'eau qui ne sont ni navigables ni flottables.

10. *Traités administratifs les plus usités dans les travaux publics.* — Actes d'acquisition de terrains. — Marchés passés avec les entrepreneurs. — Baux pour l'amodiation de la pêche et des francs-bords des canaux et pour l'exploitation des passages d'eau. — Concession des ponts à péage. — Forme des adjudications et conditions principales du cahier des charges. — Clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux publics.

11. *Compétence et procédure.* — Compétence de l'administration, des tribunaux administratifs et des tribunaux ordinaires. — Manière de procéder devant les conseils de préfecture, devant le conseil d'état et en matière de conflits ; pourvois. — Mode de signification et d'exécution des arrêtés des conseils de préfecture.

12. *Travaux publics considérés dans leur rapport avec la défense du territoire.* — Zone de défense. Commission mixte, procès-verbaux de conférence entre les ingénieurs des deux services civil et militaire.

Attributions respectives de ces ingénieurs dans les travaux de routes, de navigation, de ports marimes de commerce, à exécuter

dans la traversée des fortifications ou dans le rayon kilométrique des places fortes.

13. *Comptabilité des travaux publics.*

Arrêté par le ministre des travaux publics, en exécution de l'article 4 du règlement d'administration publique du 23 août 1851.

Paris, 24 août 1851.

P. MAGNE.

(N° 83)

[... septembre 1851.]

Commission d'examen pour l'admission à l'emploi de conducteur auxiliaire des ponts et chaussées.

CIRCULAIRE AUX INGÉNIEURS EN CHEF.

Monsieur le préfet, j'ai l'honneur de vous annoncer que vous êtes appelé à diriger le concours qui sera ouvert, en 1851, dans le département d   pour l'admission à l'emploi de conducteur auxiliaire des ponts et chaussées.

Vous serez assisté de MM. les ingénieurs ordinaires. . . . .

Je vous prie de vouloir bien vous entendre avec ces deux ingénieurs pour fixer le jour d'ouverture du concours qui devra avoir lieu au commencement d'octobre.

Je vous envoie un modèle du procès-verbal d'examen dans lequel sont rappelées, avec quelques indications qui m'ont paru utiles, les différentes matières du programme. Je vous invite à vous conformer à ce modèle tant pour la rédaction que pour le format. Veuillez, d'ailleurs, ne pas perdre de vue que vous devrez, en outre des procès-verbaux particuliers, m'adresser un rapport général sur l'ensemble des examens, dans lequel les candidats seront classés par ordre de mérite.

Vous recevrez très-prochainement la liste des candidats admis à prendre part au concours.

Le ministre des travaux publics.

Pour le ministre et par autorisation :

Le secrétaire général,

DOULAGE.

PONTS ET CHAUSSÉES

DÉPARTEMENT

d

CONCOURS

ouvert à le octobre 185 , pour l'admissibilité à l'emploi de conducteur auxiliaire des ponts et chaussées.

EXAMINATEURS.

MM. . . . . ingénieur en chef chargé du service . . . .
. . . . ingénieur ordinaire, attaché au service . . . .
. . . . ingénieur ordinaire, attaché au service . . . .

Examen de M. . . . . (Nom et prénoms.)

né à *le* 185

MATIÈRES DE L'EXAMEN et détail des questions (a).	ÉVALUATION NUMÉRIQUE des résultats obtenus — sur chaque question.	ÉVALUATION NUMÉRIQUE des résultats obtenus — sur chaque matière. (Moyenne.)	COEFFICIENTS affectés à chaque matière.	PRODUIT des moyennes multiplié par les coefficients.	OBSERVATIONS.
1. *Écriture*.	. . . . . .	. . . . . .	2	. . . . . .	Minimum obligatoire. 20
2. *Principes de la langue française.*					
Dictée.					
Rédaction.		. . . . . .	3	. . . . . .	*Id.* 30
(La rédaction doit être un rapport sur une affaire de service.)					
3. *Arithmétique.*					
. . . . .					
. . . . .		. . . . . .	5	. . . . . .	*Id.* 50
6 (b). *Géométrie.*					
. . . . .					
. . . . .		. . . . . .	5	. . . . . .	*Id.* 50
10. *Dessin graphique et lavis.*					
(Les dessins doivent être des dessins de machines ou d'ouvrages d'art.)					
. . . . .					
. . . . .		. . . . . .	4	. . . . . .	*Id.* 40
A reporter.	. . . . . .		19		

(a) Les épreuves pratiques pourront être les mêmes et avoir lieu en même temps pour tous les candidats, ... aux examinateurs à prendre les mesures nécessaires pour empêcher les communications contraires à la ...érité de l'épreuve.

Les questions sur chaque matière devront être assez nombreuses pour permettre aux examinateurs de s'as...rer des connaissances réelles des candidats.

La pièce d'écriture, la dictée, la rédaction, les dessins, le lever des plans et le nivellement, doivent être ...és par les candidats, visés par les examinateurs et joints au procès-verbal.

(b) On intervertit ici l'ordre des numéros du programme pour réunir plus loin en un même groupe les 4, 5, 7, 8, 9, 13 et 14 (logarithmes, algèbre, statique, trigonométrie, géométrie descriptive, cubature ...rraces et pratique des travaux), le minimum obligatoire pour ces matières devant être obtenu sur l'en...ble et non sur chacun des articles.

MATIÈRES DE L'EXAMEN et détail des questions.	ÉVALUATION NUMÉRIQUE des résultats obtenus — sur chaque question.	ÉVALUATION NUMÉRIQUE des résultats obtenus — sur chaque matière. (Moyenne.)	COEFFICIENTS affectés à chaque matière.	PRODUIT des moyennes multiplié par les coefficients.	OBSERVATIONS.
Report. . .	. . . . . .	. . . . . .	19		
11. *Lever des plans.*					
. . . .		. . . . . .	3	. . . . . .	Minimum obligatoire. 30
12. *Nivellement.*					
. . . .		. . . . . .	5	. . . . . .	*Id.* 50
4. *Logarithmes.*					
. . . .		. . . . . .	2		
5. *Algèbre.*					
. . . .		. . . . . .	4		
7. *Statique.*					
. . . .		. . . . . .	4		
8. *Trigonométrie rectiligne.*					
. . . .		. . . . . .	2	. . .	*Id.* 170
9. *Géométrie descriptive.*					
. . . .		. . . . . .	2		
13. *Cubature des terrasses et mouvement des terres.*					
. . . .		. . . . . .			
14. *Pratique des travaux.*					
. . . .		. . . . . .	5		
Résultat général de l'examen.			46		Minimum obligatoire 625

Matières étrangères au programme.

. . . .

(Il ne sera tenu compte dans l'appréciation numérique des résultats de l'examen que des connaissances exigées par l'instruction réglementaire. Les examinateurs devront toutefois, si le candidat le demande, constater qu'il possède d'autres connaissances étrangères au programme, mais pouvant être directement ou indirectement utiles au service.)

Renseignements divers.

. . . .

(Quoique l'administration, avant d'autoriser l'admission du candidat au concours, ait dû recevoir des notes sur sa position actuelle et sur ses antécédents, il paraît utile de reproduire ces notes dans le compte rendu d'examen, en les complétant, s'il y a lieu, au moyen de renseignements fournis verbalement aux examinateurs.)

Résumé et conclusions.

. . . .

(Les examinateurs exprimeront dans ce résumé l'opinion qu'ils auront pu se former, d'après l'ensemble de l'examen, de l'intelligence, de l'instruction du candidat et des services qu'il leur paraîtra en état de rendre, soit immédiatement, soit après qu'il aura complété son instruction par la pratique des travaux. Ils feront connaître à quelle branche de service il est le plus propre, par ses antécédents, par sa constitution et par la direction de ses goûts.)

(N° 84)

[22 octobre 1851.]

Secrétariat général. — Secours à accorder aux ouvriers des travaux publics, en cas d'accidents.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le préfet, un arrêté de l'un de mes prédécesseurs, en date du 15 décembre 1848, a déterminé un ensemble de mesures

ayant pour but d'assurer aux ouvriers des travaux publics, et, le cas échéant, à leurs familles, les secours dont ils pourraient avoir besoin par suite d'accidents survenus, ou de maladies contractées dans les travaux.

J'ai l'honneur de vous faire part de modifications que j'ai cru devoir apporter, en deux points, aux dispositions de cet arrêté.

En premier lieu, aux termes de l'article 3, « les ouvriers atteints » de blessures ou de maladies occasionnées par les travaux, après » avoir reçu sur place les premiers secours de l'art, doivent être » soignés gratuitement à l'hôpital ou à domicile; » l'article 4 dis- » pose, en outre, que « pendant la durée de l'interruption obligée » du travail, qui devra être constatée par un certificat du méde- » cin, ces ouvriers recevront la moitié du salaire qu'ils auraient » pu gagner s'ils avaient continué à travailler. »

On a demandé si l'allocation prévue par l'article 4 devait bien être accordée aux ouvriers soignés à *l'hôpital*, et l'on a fait remarquer que, s'il en était ainsi, l'arrêté ferait à ces ouvriers une situation plus avantageuse qu'à ceux qui sont soignés à *domicile*, ces derniers ayant à supporter des charges qui n'incombent pas aux premiers.

Les ouvriers soignés gratuitement à l'hôpital y reçoivent ce dont ils ont personnellement besoin et obtiennent ainsi tous les secours auxquels ils peuvent raisonnablement prétendre pour eux-mêmes : le demi-salaire payé dans cette position à l'ouvrier isolé constituerait, dès lors, un véritable abus. Mais il en serait tout autrement si l'ouvrier admis à l'hôpital avait des charges de famille : le demi-salaire lui serait, en ce cas, légitimement acquis, puisqu'il y trouverait une ressource sans laquelle il ne pourrait pourvoir aux besoins des personnes qui doivent vivre de son travail.

D'après ces considérations, j'ai décidé, monsieur le préfet, que *l'allocation de moitié du salaire faisant l'objet de l'article 4 de l'arrêté du 15 décembre 1848 sera accordée aux ouvriers soignés à l'hôpital, mais, dans le cas seulement où ils seront mariés ou auront des charges de famille.*

La seconde modification dont j'ai à vous entretenir porte sur le premier paragraphe de l'article 9, ainsi conçu :

« Pour assurer le service médical et le payement des secours, il » sera opéré à l'avenir une retenue de 2 pour 100 sur le prix de la » *main-d'œuvre* des travaux adjugés à des entrepreneurs. »

Établie exclusivement sur la valeur d'une partie des travaux, la retenue de 2 pour 100 ne peut être opérée avec l'exactitude convenable qu'au moyen de nombreuses décompositions de prix, qui

exigent un long travail de la part des ingénieurs et compliquent les écritures de leur comptabilité. En appelant l'attention de l'administration sur ces inconvénients très-réels, on a fait remarquer que le prix de la main-d'œuvre entre pour moitié environ dans la valeur des travaux de la plupart des entreprises, et qu'ainsi la retenue de 2 pour 100 déterminée par l'arrêté doit, en général, donner des produits peu différents de ceux que l'on obtiendrait d'une retenue de 1 pour 100 portant sur l'ensemble de l'adjudication. La situation des entrepreneurs ne serait donc point sensiblement modifiée par la substitution de cette dernière base de calcul à celle qui se trouve prescrite aujourd'hui.

Le conseil général des ponts et chaussées ayant reconnu qu'il convenait d'opérer cette substitution, son avis m'a paru fondé de tous points, et j'ai, en conséquence, décidé que la retenue pour secours à supporter par les entrepreneurs, au lieu d'être de 2 pour 100 sur le prix de la main-d'œuvre, sera de 1 pour 100 sur la valeur de l'ensemble des travaux adjugés. Afin, d'ailleurs, que cette mesure n'entraîne dans les opérations du service aucune confusion, l'application devra en avoir lieu seulement à dater de l'ouverture de l'exercice 1852.

Je vous prie, monsieur le préfet, de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse une ampliation à M. l'ingénieur en chef.

Le ministre des travaux publics,
P. MAGNE.

(N° 85)

[23 octobre 1851.]

Instructions pour le règlement des usines sur cours d'eau.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le préfet, le service hydraulique, qui fait l'objet de la circulaire d'un de mes prédécesseurs, en date du 17 novembre 1848, comprend, en première ligne, l'instruction des affaires relatives à la réglementation des usines situées sur les cours d'eau.

Je viens, ainsi que l'annonçait la circulaire précitée, vous tracer.

pour cette partie du service, des règles générales qui, résumant et complétant les prescriptions précédentes, apporteront dans l'instruction des affaires de ce genre une uniformité favorable à leur bonne et prompte expédition.

Toute demande relative, soit à la construction première de moulins ou usines à créer sur un cours d'eau, soit à la régularisation d'établissements anciens, soit à la modification des ouvrages régulateurs d'établissements déjà autorisés, doit vous être adressée en double expédition, dont une sur papier timbré.

S'il s'agit de la construction première d'une usine, la demande devra énoncer d'une manière distincte :

1° Les noms du cours d'eau et de la commune sur lesquels cette usine devra être établie, les noms des établissements hydrauliques placés immédiatement en amont et en aval;

2° L'usage auquel l'usine est destinée;

3° Les changements présumés que l'exécution des travaux devra apporter au niveau des eaux, soit en amont, soit en aval;

4° La durée probable de l'exécution des travaux.

Le pétitionnaire devra en outre justifier qu'il est propriétaire des rives dans l'emplacement du barrage projeté, et du sol sur lequel les autres ouvrages doivent être exécutés, ou produire le consentement écrit du propriétaire de ces terrains.

S'il s'agit de modifier ou de régulariser le système hydraulique d'une usine existante ou d'un ancien barrage, le propriétaire devra fournir autant que possible, outre les renseignements ci-dessus mentionnés, une copie des titres en vertu desquels ces établissements existent, et indiquer les noms des propriétaires qui les ont possédés avant lui.

La production de ces renseignements est nécessaire pour que l'affaire puisse être suivie; elle rendra, en général, l'instruction plus facile et plus prompte; et, d'ailleurs, dans l'intérêt des pétitionnaires eux-mêmes, il convient de les obliger à ne soumettre à l'administration que des projets sérieux et dont l'exécution ne se trouve pas, dès l'origine, arrêtée par quelque insurmontable difficulté.

Première enquête.— D'après l'instruction du 19 thermidor an VI, dont les dispositions, conformément à la jurisprudence du conseil d'état, sont applicables à tous les cours d'eau, toute demande relative à l'établissement ou à la régularisation de moulins ou usines, doit être soumise à une enquête préalable de vingt jours.

Lorsque vous aurez reconnu que la pétition satisfait aux conditions voulues et peut utilement être soumise aux enquêtes, un ar-

rêté, pour la rédaction duquel vous voudrez bien vous conformer au modèle ci-joint n° 1, en ordonnera le dépôt à la mairie de la commune où les travaux doivent être exécutés, et fixera le jour de l'ouverture de l'enquête.

L'arrêté sera, par les soins du maire, affiché tant à la principale porte de l'église qu'à celle de la mairie et publié à son de caisse ou de trompe, le dimanche, à l'heure où les habitants se trouvent habituellement réunis. Il importe que l'annonce de l'enquête reçoive toute publicité, afin que les intéressés ne puissent l'ignorer, et que l'administration soit autorisée à considérer leur silence comme un acquiescement au projet du pétitionnaire.

Un registre (modèle n° 2) destiné à recevoir les observations des parties intéressées sera ouvert à la mairie de la même commune.

Si l'entreprise paraît de nature à étendre son effet en dehors du territoire de la commune, l'arrêté désignera les autres communes dans lesquelles l'enquête doit être annoncée.

Si ces communes appartiennent à plusieurs départements, l'enquête sera ordonnée par le préfet du département où se trouve le siége principal de l'établissement, et l'arrêté transmis aux préfets des autres départements pour être publié dans toutes les communes intéressées.

L'accomplissement de ces formalités sera certifié (modèle n° 2) par les maires des communes où elles auront été prescrites.

Envoi aux ingénieurs. — Lorsque vous vous serez assuré de la régularité de l'enquête, vous transmettrez les pièces à l'ingénieur en chef, dans les attributions duquel le cours d'eau se trouve placé, c'est-à-dire, pour les rivières navigables ou flottables, à l'ingénieur en chef qui est préposé aux travaux de ces rivières, et pour les autres cours d'eau, à l'ingénieur en chef du service hydraulique ou du service ordinaire, suivant l'organisation du service dans votre département.

Sur les cours d'eau qui, sans être une dépendance du domaine public, servent à l'alimentation d'un canal ou qui sont soumis à un régime particulier dans l'intérêt de la navigation ou du flottage, aucune permission ne peut être accordée sans que les ingénieurs chargés du canal ou de la navigation aient été consultés. Il convient que, dans l'examen des affaires relatives à ces cours d'eau, les ingénieurs des deux services entrent directement en conférence et procèdent conformément aux instructions qui leur ont été adressées par la circulaire du 12 juin 1850.

Comme il importe, d'ailleurs, que les usines situées sur un même cours d'eau ou au moins sur la même partie d'un cours d'eau soient

réglées dans des vues d'ensemble, il peut être nécessaire qu'un seul service d'ingénieur soit chargé de toutes les usines d'un cours d'eau placé à la limite de deux départements. Vous voudrez bien me signaler les circonstances dans lesquelles il pourrait être utile de prendre des mesures de cette nature.

Instruction par l'ingénieur ordinaire. — L'ingénieur en chef renvoie toutes les pièces à l'ingénieur ordinaire, chargé du service des usines dans l'arrondissement, pour être procédé par lui à la visite des lieux et à l'instruction de l'affaire.

Visite des lieux. — L'ingénieur ordinaire, après s'être assuré que la visite des lieux peut être faite utilement, annonce à l'avance son arrivée aux maires des diverses communes intéressées, avec invitation de donner à cet avis toute publicité (modèle n° 3). Il prévient directement le pétitionnaire, les présidents des syndicats, s'il en existe sur le cours d'eau, les mariniers les plus expérimentés, s'il s'agit d'une rivière navigable ou flottable, et toutes autres personnes dont la présence lui paraît utile, et pour lesquelles il pense que cet avertissement direct est nécessaire. Ses avis doivent être adressés de telle sorte qu'il y ait, dans tous les cas, au moins cinq jours pleins entre la date de la réception de la lettre et le jour de la visite des lieux.

L'ingénieur ordinaire procède à cette visite en présence des maires ou de leurs représentants et de ceux des intéressés qui se sont rendus aux avertissements donnés.

Il se fait rendre compte de la position que doivent occuper les ouvrages projetés et des limites du terrain appartenant au pétitionnaire; il s'assure que la propriété des rives dans l'emplacement du barrage et du sol sur lequel les autres ouvrages doivent être assis n'est pas contestée, ou que le pétitionnaire a produit le consentement écrit du propriétaire de ces terrains.

Il rattache à un ou plusieurs repères provisoires, choisis avec soin, la hauteur des eaux en amont et en aval. S'il existe déjà des ouvrages, tels que barrages, déversoirs, pertuis, vannes de décharge, vannes motrices, il constate leurs dimensions et rapporte aux mêmes repères provisoires la hauteur des seuils, le dessus des vannes, la crête des déversoirs; enfin, il réunit tous les renseignements nécessaires pour constater et définir exactement, en ce qui touche le régime des eaux, l'état des lieux avant les changements qui doivent y être apportés.

Lorsqu'il devra résulter des travaux projetés une augmentation ou une diminution dans la hauteur des eaux, l'ingénieur procédera par voie d'expérience directe, afin de mettre les parties intéressées à

même d'apprécier les conséquences de ces changements. Dans le cas où il serait impossible de faire ces expériences, il aura recours à tous autres moyens qui lui paraîtront propres à y suppléer. Lorsqu'il doit y avoir partage ou usage alternatif des eaux, il recueillera tous les renseignements nécessaires pour régler les droits de chacun.

L'ingénieur dresse, en présence du maire et des parties intéressées un procès-verbal (modèle n° 4), dans lequel il indique, d'une manière circonstanciée, l'état ancien des lieux, les repères qu'il a adoptés, les renseignements qu'il a recueillis, les résultats des expériences qu'il a faites; il y ajoute les observations qui ont été produites, enfin il déclare qu'il sera procédé ultérieurement, s'il y a lieu, au complément des opérations. Lecture de ce procès-verbal est donnée aux parties intéressées, qui sont invitées à le signer et à y insérer sommairement leurs observations si elles le jugent convenable. Mention y est faite des personnes qui se seraient retirées ou qui n'auraient pas voulu signer, ni déduire les motifs de leur refus.

Lorsque, dans la visite des lieux, les parties intéressées parviennent à s'entendre et font entre elles des conventions amiables, l'ingénieur doit constater cet accord dans le procès-verbal. Cette constatation, signée des parties, est régulière, et le comité des travaux publics du conseil d'état a reconnu qu'elle suffit pour que l'administration puisse statuer.

Je recommande à MM. les ingénieurs de s'attacher à ne faire, en présence des intéressés, que des opérations qui soient facilement comprises, et à ne consigner au procès-verbal que des résultats matériels, sur lesquels il ne puisse s'élever aucun doute. Ils comprendront, d'ailleurs, qu'en recevant les observations des intéressés, leur rôle ne doit pas se borner à enregistrer les dires contradictoires, mais qu'il leur appartient de provoquer les discussions qui peuvent éclairer les faits et de rechercher toutes les dispositions qui, en sauvegardant l'intérêt public, peuvent donner satisfaction aux intérêts privés.

Plans et nivellements. — L'ingénieur ordinaire dresse les plans et nivellements nécessaires à l'instruction de l'affaire, conformément au programme que vous trouverez ci-annexé.

Rapport. — Dans son rapport sur la demande du pétitionnaire, l'ingénieur présente un exposé de l'affaire, décrit l'état des lieux, discute les oppositions, et motive les propositions relatives au niveau de la retenue, aux ouvrages régulateurs et aux prescriptions diverses qu'il estime devoir être imposées aux pétitionnaires.

Exposé de l'affaire. — L'exposé de l'affaire comprend l'analyse

succincte de la pétition et l'exposé des différentes phases de l'instruction à laquelle elle a été soumise.

Description des lieux. — La description de l'état des lieux embrasse toutes les parties de la vallée que peut affecter le régime des eaux de l'usine à régler. Les routes, les voies de communication vicinale, les gués, les ponts, les abreuvoirs, tous les ouvrages ou établissements publics qui peuvent se ressentir d'une manière quelconque des changements projetés dans la hauteur, le parcours ou la transmission des eaux, doivent y être sommairement indiqués. Il faut aussi faire connaître s'il existe sur le cours d'eau des usines réglées ou non réglées, soit en amont, soit en aval.

Discussion des oppositions. — Les questions de propriété, d'usage ou de servitude sont soumises aux règles du droit commun, et ressortissent aux tribunaux civils; mais dans l'exercice du droit de police qui lui est attribué, l'administration, dont toutes les décisions réservent d'ailleurs les droits des tiers, doit rechercher et prescrire, nonobstant tous titres et conventions contraires, les mesures que réclame l'intérêt public. En conséquence, MM. les ingénieurs ne devront s'arrêter devant des oppositions qui soulèvent des questions de droit commun, qu'autant que les intérêts généraux n'auront pas à souffrir de l'ajournement de l'instruction. Dans tous les cas, avant de suspendre l'examen de l'affaire, il conviendra d'examiner si ces oppositions ont quelque fondement, et si elles n'ont pas été mises en avant, uniquement pour entraver la réalisation des projets du demandeur.

Niveau de la retenue. — Le premier point dont MM. les ingénieurs aient à s'occuper dans le règlement d'une usine est la détermination du niveau légal de la retenue. On entend par niveau légal d'une retenue la hauteur à laquelle l'usinier doit, par une manœuvre convenable des vannes de décharge, maintenir les eaux en temps ordinaire et les ramener, autant que possible, en temps de crues.

La fixation de ce niveau doit être faite de manière à ne porter aucune atteinte aux droits de l'usine supérieure, et à ne causer aucun dommage aux propriétés riveraines.

Ce n'est que dans l'examen attentif des circonstances de chaque affaire que MM. les ingénieurs trouveront les moyens de satisfaire à la première de ces conditions.

On ne saurait non plus poser, pour la seconde, de règles générales. La différence à maintenir entre le niveau de la retenue et les points les plus déprimés des terrains qui s'égouttent directement dans le bief varie avec la nature du terrain, le genre de culture et le régime du cours d'eau. A défaut d'usages locaux, et s'il n'est pas

reconnu nécessaire d'adopter des dispositions particulières, que MM. les ingénieurs devront motiver avec soin, l'administration admet que cette différence doit être au moins de 0m.16. On ne devra pas cependant prendre, pour base de l'application de cette règle, quelques parties du terrain peu importantes, qui pourraient présenter une dépression exceptionnelle.

Lorsqu'au lieu de recevoir directement les eaux de la vallée, le bief est ouvert à mi-côte et supérieur à une partie des terrains qui le bordent, la règle précédente n'est plus seule applicable. Il faut alors que les terrains riverains, inférieurs au bief, soient protégés contre le déversement des eaux par des berges naturelles, ou des digues artificielles, dont la hauteur soit au moins de 0m.30 au-dessus de la retenue. Les digues artificielles auront en général une largeur de 0m.60 en couronne et des talus réglés à 3 de base pour 2 de hauteur. MM. les ingénieurs ont d'ailleurs à reconnaître, dans ce cas, si les eaux de toutes les parties de la vallée que la retenue affecte ont un écoulement assuré, et à prescrire, s'il y a lieu, les dispositions nécessaires pour leur évacuation, en tant que ces dispositions peuvent être mises à la charge de l'usinier.

Repère. — Il sera posé près de l'usine, en un point apparent et de facile accès, désigné, s'il y a lieu, par l'ingénieur, un repère définitif et invariable.

Le zéro de ce repère indiquera seul le niveau légal de la retenue.

Ouvrages régulateurs. — Toute retenue doit être accompagnée, sauf des exceptions très-rares, et qui devront être motivées d'une manière spéciale par MM. les ingénieurs :

1° D'un déversoir de superficie dont l'objet est d'assurer immédiatement un moyen d'écoulement aux eaux, lorsque quelque variation dans le régime de la rivière fait accidentellement dépasser le niveau légal ;

2° De vannes de décharge destinées à livrer passage aux eaux des crues.

Déversoir. — La longueur du déversoir doit être, en général, égale à la largeur du cours d'eau, aux abords de l'usine, dans les parties où le lit a conservé son état normal.

Sur les cours d'eau ordinaires, dont le volume entier peut être utilisé par l'usine, la crête du déversoir doit être dérasée sur toute son étendue suivant le plan de pente de l'eau retenue au niveau légal, à l'époque des eaux moyennes, l'usine marchant régulièrement et le bief étant convenablement curé.

Sur les rivières dont les eaux ne sont pas utilisées en totalité par l'usine, le déversoir, qui a souvent une grande étendue, peut être

disposé de manière à servir à l'écoulement d'une partie de la rivière même pendant les eaux ordinaires, et par conséquent être dérasé au-dessous de la hauteur de la retenue, sauf toutefois une partie du couronnement qui devra être réglée à cette hauteur, afin que l'état des eaux devant le déversoir permette d'apprécier si le niveau légal est observé.

Vannes de décharge. — Le débouché des vannes de décharge doit être calculé de telle sorte que, la rivière coulant à pleins bords et étant prête à déborder, toutes les eaux s'écoulent comme si l'usine n'existait pas. Dans ce calcul, on ne tiendra pas compte du débouché des vannes motrices, dont le propriétaire de l'usine doit toujours rester libre de disposer dans le seul intérêt de son industrie, mais on aura égard à la lame d'eau qui pourra alors s'écouler par le déversoir de superficie. Il est essentiel que MM. les ingénieurs apportent le plus grand soin dans cette partie de leur travail, et que leurs propositions soient appuyées soit sur les résultats de jaugeages bien faits, soit sur des exemples tirés d'usines ou autres ouvrages existant sur le même cours d'eau, et dont les débouchés sont convenablement établis.

Le niveau de l'arête supérieure des vannes de décharge sera déterminé d'après les mêmes règles que celui du déversoir. La hauteur des seuils sera fixée de manière à conserver la pente moyenne du fond du cours d'eau et à ne produire dans le lit aucun encombrement nuisible. Dans les établissements anciens, où le débouché est trop faible et le seuil des vannes de décharge trop élevé, il suffit presque toujours de placer au niveau indiqué ci-dessus le seuil des nouvelles vannes dont on prescrira l'établissement, sans imposer à l'usinier les frais souvent considérables de l'abaissement du seuil des vannages existants.

Canaux de décharge. — MM. les ingénieurs n'ont pas ordinairement à préciser les dimensions des canaux de décharge. Il suffit de prescrire, en termes généraux, que ces canaux soient disposés de manière à embrasser, à leur origine, les ouvrages auxquels ils font suite, et à écouler facilement toutes les eaux que ces ouvrages peuvent débiter.

Vannes automobiles. — Les propriétaires d'usines, sur quelques cours d'eau dont les crues se produisent très-rapidement, ont substitué aux vannes ordinaires des vannes automobiles, s'ouvrant sous la pression des eaux. Ce système n'offre pas assez de garanties pour que l'administration puisse en prescrire explicitement l'application. Néanmoins, lorsque les usiniers demanderont l'autorisation d'en faire usage, cette autorisation pourra leur être accordée à leurs

risques et périls, et sous la condition expresse que les vannes seront manœuvrées à bras, toutes les fois qu'elles ne s'ouvriraient pas par la seule action des eaux.

Barrages sur les rivières torrentielles. — Sur les rivières torrentielles fortement encaissées, il est souvent inutile d'établir des vannes de décharge en vue d'assurer l'écoulement des crues. Il suffit, dans ce cas, de fixer la hauteur et la longueur du barrage, de manière à n'apporter dans la situation des propriétés riveraines aucun changement qui leur soit préjudiciable. S'il paraissait nécessaire d'empêcher l'exhaussement du fond du lit ou de se ménager les moyens de vider le bief, on se bornerait à prescrire l'établissement de vannes de fond ou même d'une simple bonde.

Vannes motrices. — Sur les rivières non navigables ni flottables, hors les cas de partage d'eau dans lesquels l'administration peut être appelée à déterminer la situation respective des divers intéressés, les dimensions des vannes motrices doivent être laissées à l'entière disposition du permissionnaire ; il n'y a pas lieu non plus d'imposer l'établissement de vannes de prise d'eau en tête des dérivations, ni de fixer la largeur et la pente des canaux de dérivation, toutes les fois qu'il n'est pas reconnu nécessaire, dans l'intérêt des propriétés riveraines ou par suite de quelque disposition locale, de régler l'introduction des eaux dans ces canaux.

MM. les ingénieurs n'ont d'ailleurs, en aucun cas, à régler la chute de l'usine ni les dispositions du coursier et de la roue hydraulique.

Clauses spéciales pour les cours d'eau navigables. — Sur les cours d'eau navigables ou flottables, comme il s'agit d'une concession temporaire et révocable sur le domaine public, concession qui est soumise à une redevance conformément à la loi de finances du 16 juillet 1840, il y a lieu de déterminer le volume d'eau concédé, en fixant les dimensions des prises d'eau. Quant à la quotité de la redevance, elle devra être établie en prenant pour base, dans chaque localité, la valeur de la force motrice. Les propositions qui vous seront faites à cet égard par MM. les ingénieurs devront être communiquées à M. le directeur des domaines, dont l'avis sera joint au dossier, ainsi que le consentement du pétitionnaire.

MM. les ingénieurs auront, en outre, à déterminer les conditions à remplir dans l'intérêt de la navigation ou du flottage.

Ouvrages accessoires. — Les propositions des ingénieurs comprendront les obligations spéciales qu'il peut être nécessaire, à raison de l'état des lieux, d'imposer à l'usinier, telles que rétablissement de gués, construction de ponts, ponceaux ou aqueducs, ou

autres ouvrages présentant un caractère d'utilité générale. Toutefois, il convient que ces prescriptions soient rédigées en termes généraux, et qu'elles ne règlent pas les détails qui doivent rester dans les attributions des autorités locales. MM. les ingénieurs devront d'ailleurs, lorsque plusieurs services seront intéressés dans la question, se conformer aux dispositions de la circulaire du 12 juin 1850.

Transmission régulière des eaux. — Dans les cas où, pour assurer la transmission régulière des eaux, il serait nécessaire d'interdire les éclusées ou d'en régler l'usage, MM. les ingénieurs auront à fixer soit le niveau au-dessous duquel les eaux ne doivent pas être abaissées, soit la durée des intermittences.

Étangs servant de bief aux usines. — Si le bief d'une usine forme un étang qui puisse donner lieu à des exhalaisons dangereuses, il conviendra de rechercher quelles sont les dispositions spéciales à prescrire dans l'intérêt de la salubrité publique, afin que cet étang ne puisse pas tomber sous l'application du décret des 11-19 septembre 1792 (*). Vous voudrez bien consulter à cet effet les conseils municipaux des communes intéressées, ainsi que le conseil d'hygiène de l'arrondissement, organisé par l'arrêté du 18 décembre 1848, et joindre au dossier leurs délibérations et leurs avis.

Scieries. — S'il s'agit de créer une scierie, vous aurez à prendre l'avis du conservateur des eaux et forêts, qui est chargé d'examiner si l'établissement projeté n'est pas soumis aux prohibitions déterminées par le Code forestier (**). Dans tous les cas, on doit stipuler que le permissionnaire ne pourra invoquer l'autorisation à lui ac-

---

(*) *Décret des* 11-19 *septembre* 1792.

L'assemblée nationale décrète ce qui suit :

« Lorsque les étangs, d'après les avis et procès-verbaux des gens de l'art, pourront occasionner, par la stagnation de leurs eaux, des maladies épidémiques ou épizootiques, ou que, par leur position, ils seront sujets à des inondations qui envahissent et ravagent les propriétés inférieures, les conseils généraux des départements sont autorisés à en ordonner la destruction, sur la demande formelle des conseils généraux des communes, et d'après les avis des administrateurs de district. » (11-20 septembre 1792.)

(**) *Art.* 155 *du Code forestier.* Aucune usine à scier le bois ne pourra être établie dans l'enceinte et à moins de 2 kilomètres de distance des bois et forêts qu'avec l'autorisation du gouvernement, sous peine d'une amende de 100 à 500 francs, et de la démolition dans le mois, à dater du jugement qui l'aura ordonnée.

Art. 156. Sont exceptées des dispositions des trois articles précédents, les maisons et usines qui font partie de villes, villages ou hameaux formant une population agglomérée, bien qu'elles se trouvent dans les distances ci-dessus fixées des bois et forêts.

cordée, au point de vue du régime des eaux, qu'après s'être conformé aux lois et règlements des eaux et forêts.

Usines situées dans la zone frontière. — Si l'usine doit être établie dans la zone frontière soumise à l'exercice des douanes, le directeur des douanes doit être également consulté, et une réserve analogue à celle indiquée ci-dessus doit être insérée dans l'acte d'autorisation.

Usines situées dans la zone des servitudes militaires. — Enfin, lorsque l'établissement projeté se trouve compris dans la zone des servitudes militaires, autour des places de guerre, il y a lieu d'ouvrir des conférences avec MM. les officiers du génie militaire, conformément à l'ordonnance du 18 septembre 1816 et aux circulaires des 27 mars 1846 et 30 octobre 1849.

Projet de règlement. — L'ingénieur ordinaire résume ses propositions, s'il y a lieu, dans un projet de règlement séparé de son rapport (modèle n° 5 pour les cours d'eau non navigables ni flottables, et modèle n° 6 pour les cours d'eau du domaine public), et adresse toutes les pièces de l'instruction à l'ingénieur en chef.

MM. les ingénieurs ne perdront pas de vue, en présentant leurs conclusions, que, dans toutes les prescriptions relatives au règlement des usines, il importe de ménager avec soin les intérêts des propriétaires de ces établissements; il faut tenir compte des ouvrages existants, s'efforcer de les conserver, rechercher les moyens de n'imposer aucune construction trop dispendieuse, en laissant d'ailleurs, autant que possible, à l'usinier la faculté de choisir pour ces constructions les emplacements qui lui conviendront le mieux, ne prescrire enfin de dispositions onéreuses que celles que l'intérêt de la police des eaux rend indispensables.

Avis de l'ingénieur en chef. — L'ingénieur en chef vous transmet, monsieur le préfet, toutes les pièces avec ses observations et son avis.

Deuxième enquête. — Conformément à la circulaire du 16 septembre 1834, ces pièces sont soumises à une nouvelle enquête en tout semblable à la première, sauf réduction du délai à quinze jours. Le résultat de cette seconde enquête est communiqué à MM. les ingénieurs, pour qu'ils donnent leur avis.

Si, d'après les résultats de cette seconde enquête, MM. les ingénieurs croient devoir apporter à leurs premières conclusions quelque changement qui soit de nature à provoquer de nouvelles oppositions, il conviendra que l'affaire soit de nouveau soumise à une enquête de quinze jours.

Avis du préfet. — Après l'accomplissement de ces formalités,

vous aurez, monsieur le préfet, à prononcer le rejet de la demande ou à en proposer l'admission.

En cas de rejet, vous notifierez immédiatement votre arrêté motivé au pétitionnaire, qui, s'il le juge utile à ses intérêts, exercera son recours devant le ministre.

En cas d'admission, vous me transmettrez les pièces avec votre avis. Si les conclusions des ingénieurs sont adoptées par vous sans modification, vous pourrez, afin d'éviter des transcriptions qui demandent un temps assez long et donnent lieu quelquefois à des erreurs, vous borner à me faire connaître, dans votre lettre d'envoi, que vous approuvez le projet de règlement. Si, au contraire, vous croyez devoir modifier ces conclusions, vous voudrez bien me transmettre sous forme d'arrêté votre avis motivé, en vous conformant d'ailleurs, suivant les cas, au modèle n° 5 ou n° 6.

Récolement. — Lorsque l'acte d'autorisation a été rendu, l'ingénieur ordinaire, à l'expiration du délai fixé par cet acte, se transporte sur les lieux pour vérifier si les travaux ont été exécutés conformément aux dispositions prescrites, et rédige un procès-verbal de récolement, en présence de l'autorité locale et des intéressés, convoqués à cet effet dans les mêmes formes que pour la visite des lieux dont il a été parlé ci-dessus.

Le procès-verbal (modèle n° 7) rappelle les divers articles de l'acte d'autorisation et indique la manière dont il y a été satisfait.

L'ingénieur y fait mention de la pose du repère définitif, et, pour en définir la position, le rattache à des points fixes servant de contre-repères.

Si les travaux exécutés sont conformes aux dispositions prescrites, l'ingénieur en propose la réception et transmet le procès-verbal de récolement en triple expédition à l'ingénieur en chef, qui le soumet, avec son avis, à votre approbation. L'une des expéditions me sera transmise, une autre sera déposée aux archives de la préfecture, et la troisième à la mairie de la situation des lieux.

Lorsque les travaux ne sont pas entièrement conformes aux dispositions prescrites, l'ingénieur, à la suite du procès-verbal de récolement, discute les différences et il y joint, au besoin, de nouveaux dessins pour rendre plus facile la comparaison de l'état de choses qui existe avec celui qui a été prescrit.

Si les différences reconnues sont peu importantes et ne donnent lieu à aucune réclamation, vous voudrez bien, monsieur le préfet, me soumettre l'affaire, afin que je prenne telle mesure qu'il appartiendra. S'il s'agit, au contraire, de différences notables et qui seraient de nature à causer des dommages, vous devrez, sans qu'il

soit nécessaire de m'en référer, mettre immédiatement le permissionnaire en demeure de satisfaire aux prescriptions de l'acte d'autorisation, et en cas de refus ou de négligence de sa part, vous ordonnerez la mise en chômage de l'usine, et même, s'il y a lieu, la destruction des ouvrages dommageables.

Révision des règlements. — Bien que l'administration ne veuille pas s'interdire, d'une manière absolue, la faculté de revenir sur les autorisations accordées aux usiniers, il importe de ne modifier qu'avec une grande réserve les actes émanés du pouvoir exécutif, après une instruction régulière et contradictoire.

Dans le cas où les intéressés vous adresseraient des demandes tendant à obtenir la modification de règlements existants, vous voudrez bien me transmettre ces demandes accompagnées du rapport de MM. les ingénieurs et de votre avis particulier, afin de me mettre à même de statuer sur la question de savoir s'il y a lieu de prescrire une nouvelle instruction, laquelle devrait être faite dans les formes indiquées ci-dessus.

MM. les ingénieurs auront soin de joindre à leurs propositions celles des pièces de la première instruction qui peuvent être utiles à l'examen de l'affaire, et notamment l'acte administratif dont la révision est demandée.

Règlement de plusieurs usines. — Lorsqu'ils auront à traiter en même temps les affaires relatives à plusieurs usines, MM. les ingénieurs s'efforceront de former, autant que possible, un dossier distinct, et de présenter un projet de règlement spécial pour chaque établissement, afin que, d'une part, chaque propriétaire ait un titre réglementaire particulier, et que, d'autre part, les retards auxquels une affaire pourrait donner lieu n'arrêtent pas l'instruction des autres.

Règlements d'office. — Je vous recommande expressément, monsieur le préfet, de n'ordonner qu'avec une très-grande réserve le règlement d'office d'usines existantes. Sans doute, toutes les fois qu'un dommage public ou privé lui est signalé, l'administration doit intervenir; mais il convient qu'elle s'abstienne, lorsque son intervention n'est pas réclamée, et surtout lorsqu'il s'agit d'établissements anciens qui ne donnent lieu à aucune plainte. On ne devra faire d'exception que pour les usines qui sont situées sur la même tête d'eau ou qui ont des ouvrages régulateurs communs, et qu'il est indispensable de régler simultanément lorsque l'administration est saisie de questions relatives à l'une d'entre elles.

Les règlements d'office qu'il vous paraîtrait indispensable de

prescrire seront d'ailleurs soumis aux mêmes règles que les affaires dont l'administration est saisie par l'initiative des particuliers.

J'ai l'honneur de vous adresser, avec la présente circulaire, les modèles que j'ai cités dans le cours de cette instruction. J'attache une grande importance à ce que ces modèles soient exactement observés, et je vous prie de vous concerter avec M. l'ingénieur en chef pour faire imprimer les formules qui, à l'avenir, devront être exclusivement employées dans l'instruction des affaires d'usines.

Vous trouverez en outre ci-joint un programme pour la rédaction des dessins et des pièces écrites que doivent produire MM. les ingénieurs. Je vous prie de leur recommander de se conformer ponctuellement aux dispositions de ce programme.

Veuillez, monsieur le préfet, m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse une ampliation à MM. les ingénieurs en chef et ordinaires.

Le ministre des travaux publics,

P. MAGNE.

Programme pour la rédaction des pièces nécessaires à l'instruction des règlements d'eau, annexé à la circulaire du 23 octobre 1851.

PIÈCES A PRODUIRE.	ÉCHELLES.	RÈGLES A OBSERVER.
1° DESSINS.		
Plan général.	On se servira, autant que possible, des plans du cadastre. Si l'on ne peut en faire usage, on adoptera, suivant les cas, l'échelle de 1/1000 ou celle de 1/2000.	Le plan comprendra toutes les portions des cours d'eau et toutes les propriétés sur lesquelles les travaux faits ou projetés peuvent avoir quelque influence. On indiquera spécialement les routes et chemins, les gués, pertuis, barrages, prises d'eau et autres ouvrages qui touchent aux cours d'eau. On indiquera les eaux par une teinte bleue, les prairies par une teinte verte, les bois par une teinte jaune, les terres arables par une teinte bistre; les maisons et les ouvrages existants seront figurés en noir, les ouvrages projetés en rouge; les contours des terrains à arroser seront indiqués par un liséré vert foncé; les routes, chemins, cours et jardins seront laissés en blanc. Toutes les teintes seront légères: les propriétés seules des opposants seront rendues sensibles à l'œil par une couche plus prononcée des teintes qui viennent d'être indiquées. Les signes et écritures devront, autant que possible, être placés sur les objets mêmes auxquels ils se rapportent, et l'on n'aura recours à l'emploi des légendes que lorsque cette disposition sera indispensable pour éviter la confusion. On indiquera par une ou plusieurs flèches la direction des cours d'eau, par des lignes noires ponctuées l'emplacement et l'étendue des profils, par des chiffres romains le numéro des profils en travers, par des chiffres arabes apparents placés au milieu de chaque parcelle la contenance des terrains à arroser, par des cotes entre parenthèses, rapportées au même plan de comparaison que celles du profil en long, la forme et le relief de ces terrains, par des hachures l'étendue des dépressions exceptionnelles qui n'auraient pas été prises en considération pour fixer le point d'eau, enfin par des écritures les ouvrages existants ou projetés qui seront mentionnés dans l'instruction. Les noms des pétitionnaires et des opposants seront toujours portés sur le plan: les premiers seront écrits en rouge et les seconds en noir.
Dessins de détail.	Échelle de 1/200.	Les dessins de détail pourront être rapportés sur une feuille séparée ou sur une partie distincte de la feuille du plan général. On y indiquera les plans, coupes et élévations des ouvrages existants et des ouvrages projetés, en noir, pour les premiers, en rouge pour les seconds. Le point d'eau (*niveau légal de la retenue*) y sera toujours indiqué. Les débouchés et les dimensions essentielles de tous les ouvrages seront cotés avec soin.
Nivellements.		On rapportera, autant que possible, sur la même feuille les profils en long et en travers.
		1° PROFIL EN LONG.
	Longueurs, échelle du plan général. Hauteurs décuples de celles des longueurs.	On s'abstiendra généralement de rapporter sur le profil en long les berges des cours d'eau, mais on y indiquera le fond du lit et le niveau des eaux. Toutes les cotes seront rapportées à un plan de comparaison passant par le repère provisoire, ou à dix mètres au-dessus dans le cas où quelques points se trouveraient su-

PIÈCES A PRODUIRE.	ÉCHELLES.	RÈGLES A OBSERVER.
		périeurs au plan du repère. Les cotes de longueur seront inscrites sur deux lignes tracées au-dessus du profil, parallèlement à la rive du papier. Sur la première ligne seront inscrites les longueurs partielles entre deux cotes consécutives de nivellement; sur la seconde, les mêmes longueurs cumulées à partir de l'usine. Le fond du lit sera indiqué par un liséré et des cotes noirs; le niveau observé le jour de l'opération, par des lignes et des cotes bleues; le point d'eau proposé, par des lignes et des cotes rouges. Si, pendant le cours de l'instruction, des modifications sont apportées aux dispositions primitives, on emploiera successivement, pour désigner les nouveaux points d'eau, les couleurs jaune, bistre, etc. Si l'on propose simultanément deux points d'eau différents, l'un pour le jeu des usines, l'autre pour les irrigations, on conservera la couleur rouge pour désigner le premier et l'on adoptera la couleur verte pour le second. Les repères provisoires seront figurés en noir à la place qu'ils occupent, avec le détail des constructions sur lesquelles ils se trouvent; les repères définitifs seront rapportés en rouge lorsqu'il y aura lieu de les designer à l'avance.
		2° PROFILS EN TRAVERS.
	Longueurs 1/500 Hauteurs 1/50.	Pour les affaires d'usine, les profils en travers seront relevés aux points les plus bas des terrains qui bordent les cours d'eau et partout où la hauteur des eaux aura donné lieu à des réclamations. Pour les affaires d'irrigations, des profils en travers seront, en outre, levés sur les terrains à arroser, si les cotes du plan ne suffisent pas pour en faire connaître la forme. Le plan d'eau proposé sera figuré sur chaque profil par une ligne rouge pleine tracée dans le prolongement de l'ordonnée correspondante du profil en long. Chaque profil en travers sera rabattu à gauche de cette ligne, de telle sorte que la rive gauche du cours d'eau soit au-dessus de l'axe du profil en travers et la rive droite au-dessous. La cote rouge du profil en long sera reproduite sur l'axe du profil en travers avec des chiffres apparents entre parenthèses. Toutes les hauteurs seront comptées à partir de la ligne rouge ci-dessus désignée; elles seront écrites, suivant la position des points auxquels elles correspondent, les unes au-dessus, les autres au-dessous de cette ligne, avec une encre de la couleur employée pour les points dont ces cotes indiquent le niveau. Si pendant le cours de l'instruction des modifications sont proposees au niveau de la retenue, on se bornera à les indiquer sur chaque profil en travers par une cote et par une ligne de même couleur que la couleur correspondante à ces modifications sur le profil en long. Si les profils en travers ont une trop grande étendue, ils pourront être dessinés à la même échelle que les profils en long.
2° PIÈCES ÉCRITES.		
Procès-verbaux d'enquêtes.		Les pièces de chacune des enquêtes, y compris les arrêtés qui ont ordonné ces enquêtes, revêtus des certificats des maires, seront réunies ensemble et renfermées dans une formule imprimée (modèle n° 2).
Procès-verbal de visite des lieux.		Le procès-verbal de visite des lieux sera rédigé sur une formule imprimée (modèle n° 4).
Rapports.		Le rapport sera autant que possible subdivisé en plusieurs chapitres qui présenteront d'une manière succincte, et dans l'ordre suivant,

PIÈCES A PRODUIRE.	ÉCHELLES.	RÈGLES A OBSERVER.
Projet de règlement.		La situation de l'affaire, La description de l'état des lieux, La discussion des oppositions, Les observations et avis..... { Niveau de la retenue. Ouvrages régulateurs. Dispositions accessoires. Les avis successifs de MM. les ingénieurs ordinaires et de MM. les ingénieurs en chef, depuis l'origine jusqu'à la fin de l'instruction, devront être écrits à la suite les uns des autres de manière à ne former qu'un seul cahier. Le projet de règlement (modèle n° 5 ou 6) devra être présenté dans une formule imprimée et formera une pièce séparée. Les modifications successives que les ingénieurs seront conduits à proposer pendant le cours de l'instruction seront indiquées par des encres de couleur différentes dans l'ordre suivant: rouge, bleu, vert, etc.
		DISPOSITIONS GÉNÉRALES.
		Les plans et nivellements seront toujours rapportés dans le sens du cours de la rivière et en allant de gauche à droite. On évitera d'employer des expressions locales, ou, si on les emploie, on en donnera l'explication. Les écritures devront être bien lisibles, ainsi que les chiffres inscrits sur les plans et profils. Les petits caractères (lettres ou chiffres) n'auront pas moins de deux millimètres de hauteur. Les échelles seront représentées graphiquement sur les plans et profils; en même temps, elles seront définies en chiffres comme dans l'exemple suivant: *Échelle de* 0m.005 *pour mètre* (1/200). Les plans, profils et dessins seront, autant que possible, collés sur calicot blanc, ou sinon, dressés sur bon papier, souple et propre au lavis. Tous les plans, profils, dessins et pièces écrites, sans exception aucune, seront présentés dans le format dit *tellière*, de 0m.31 de hauteur sur 0m.21 de largeur. Les plans, profils et dessins seront pliés suivant ces dimensions en paravent, c'est-à-dire à plis égaux et alternatifs, tant dans le sens de la hauteur que dans celui de la longueur, en commençant toujours par cette dernière dimension. Les titres, signatures et autres écritures d'usage, ainsi que l'échelle, seront placés sur le verso du premier feuillet des plans, profils et dessins, de manière qu'il soit toujours facile de les mettre en évidence, que le dessin soit plié ou qu'il soit ouvert. Les ingénieurs emploieront les formules suivantes: Dressé par..... { l'ingénieur ordinaire ou l'élève ingénieur, } soussigné. Vérifié et présenté par { l'ingénieur en chef ou l'ingénieur, faisant fonctions d'ingénieur en chef, } soussigné, conformément à sa lettre ou à son rapport du.... On inscrira d'ailleurs, en caractères très-lisibles, au-dessous des titres généraux, les noms et grades des signataires du projet. Les procès-verbaux de conférences entre les ingénieurs des services civils et militaires seront toujours accompagnés d'une expédition des plans, nivellements, dessins et autres pièces mentionnées dans le procès-verbal, et portant les mêmes dates et les mêmes signatures que ce procès-verbal.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

DÉPARTEMENT
d

COMMUNE
d

RIVIÈRE
d

USINE
*du S^r^*

MODÈLE N° 1,

ANNEXÉ A LA CIRCULAIRE DU 23 OCTOBRE 1851.

RÈGLEMENT D'EAU.

ENQUÊTE N°

(Les mots et parties de mots indiqués en caractères *romains* devront être reproduits dans les formules imprimées, à la place même qu'ils occupent dans le présent modèle. — Les mots en *italique*, qui ne sont pas entre parenthèses, devront être écrits à la main toutes les fois qu'ils trouveront leur application. — Les mots ou phrases en *italique* et entre parenthèses ne doivent pas être reproduits.) — *Même observation pour tous les modèles.*

Nous, préfet du département d

Vu *la pétition présentée par le S^r^*
le 185 , *tendant à*

Vu les lois des 12-20 août 1790, 6 octobre 1791, et l'arrêté du gouvernement du 19 ventôse an VI;

Vu l'instruction ministérielle du 19 thermidor an VI et les circulaires du 16 novembre 1834 et du 23 octobre 1851,

Arrêtons ce qui suit:

Art. 1er. Pendant jours, du au les pièces ci-dessus visées resteront déposées au secrétariat de la mairie de la commune d , ainsi qu'un registre destiné à recevoir les observations des parties intéressées.

2. Pendant la même durée, le présent arrêté restera affiché dans les communes d tant à la principale porte de l'église qu'à celle de la mairie.

Il sera, en outre, publié à son de caisse ou de trompe.

3. A l'expiration du délai ci-dessus fixé, MM. le*s* maire*s* nous renverr*ont* le présent arrêté, après avoir rempli le certificat d'autre part.

M. le maire d y joindra, en outre, toutes les pièces de l'enquête

le 185

Le préfet,

AU VERSO.

CERTIFICAT DU MAIRE.

Le maire de la commune d certifie que l'arrêté d'autre part a été publié et affiché dans les formes prescrites, du au

le 185

(On enverra quatre exemplaires du présent arrêté dans chacune des communes où il devra être publié.)

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS.

DÉPARTEMENT
d

COMMUNE
d

RIVIÈRE
d

USINE
du S^r

MODÈLE N° 2,

ANNEXÉ A LA CIRCULAIRE DU 23 OCTOBRE 1851.

RÈGLEMENT D'EAU.

REGISTRE DE L'ENQUÊTE N°

Ouvert le 185 .

Fermé le 185 .

(Un registre de ce modèle, avec une feuille double intercalaire, devra être adressé au maire de la commune dans laquelle l'enquête doit être faite, en même temps que quatre expéditions de l'arrêté qui fixe le jour de l'ouverture et la durée de cette enquête.)

AU VERSO.

Les intéressés doivent inscrire ou faire inscrire leurs observations sur cette feuille, et, s'il y a lieu, sur des feuilles intercalaires de même dimension.

Le nom des signataires devra être reproduit d'une manière lisible sur la marge, en regard des observations qu'ils auront présentées.

Les observations qui auront été apportées à la mairie, rédigées sur des feuilles séparées, devront être réunies et annexées au présent registre.

CERTIFICAT D'ENQUÊTE.

Le maire de la commune d , certifie que le présent registre est resté déposé au secrétariat de la mairie du au et que (1)

Le 185 .

AVIS DU MAIRE.

AU VERSO.

AVIS DU SOUS-PRÉFET.

(1) Indiquer, suivant les cas,
Qu'il n'a été présenté aucune observation,
Ou qu'il n'a pas été présenté d'autres observations que celles inscrites au registre,
Ou bien qu'outre les observations inscrites au registre, MM. ont présenté des observations écrites sur des feuilles séparées, qui sont annexées audit registre.

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS.

DÉPARTEMENT
d

COMMUNE
d

RIVIÈRE
d

MODÈLE N° 3,

ANNEXÉ A LA CIRCULAIRE DU 23 OCTOBRE 1851.

RÈGLEMENT D'EAU.

le 185

Monsieur le maire,

Chargé de procéder à l'instruction *de la demande du S^r^ tendant à obtenir l'autorisation de* j'ai l'honneur de vous informer que je me rendrai le 185 , à , pour procéder à la visite des lieux.

Je vous prie de donner immédiatement à cet avis toute publicité, de faire connaître directement le jour, l'heure et l'objet de cette visite à toutes les personnes que cette affaire peut intéresser, soit comme riverains, soit comme arrosants, soit comme propriétaires d'usines, *et de prévenir spécialement*

M.

M.

Je vous prie également de vouloir bien vous trouver ou vous faire représenter sur les lieux au jour et à l'heure dite, pour m'assister dans cette opération.

Recevez, monsieur le maire, l'assurance de ma considération distinguée.

L'ingénieur des ponts et chaussées,

(Il doit toujours s'écouler cinq jours au moins entre le jour où la lettre, dont le modèle est ci-joint, devra parvenir au maire de la commune et le jour de la visite des lieux. Ce délai doit même être prolongé, si quelque circonstance particulière fait juger qu'il soit insuffisant.

L'ingénieur devra en outre prévenir directement le pétitionnaire, en l'invitant à mettre la rivière en bon état de curage et en lui indiquant toutes les mesures à prendre pour que la visite des lieux produise un résultat utile.

Il convoquera directement les intéressés auxquels il jugerait que cet avis ne peut parvenir en temps utile par l'intermédiaire du maire de la commune.)

(Le format du présent modèle pourra être modifié.)

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS.

DÉPARTEMENT
d

COMMUNE
d

RIVIÈRE
d

USINE
du Sr

MODÈLE N° 4,

ANNEXÉ A LA CIRCULAIRE DU 23 OCTOBRE 1851.

RÈGLEMENT D'EAU.

PROCÈS-VERBAL DE VISITE DES LIEUX.

(On aura soin de numéroter les feuilles du procès-verbal, en ajoutant, s'il est nécessaire, des feuilles intercalaires, et de barrer les blancs.)

Le mil huit cent cinquante

Nous soussigné, ingénieur des ponts et chaussées,

Vu *la pétition présentée par le Sr*
le 185 , *tendant à*

Vu les pièces de l'enquête à laquelle *cette pétition* a été soumise, conformément à l'arrêté de M. le préfet en date du

Vu le renvoi qui nous a été fait de ces diverses pièces par M. l'ingénieur en chef, le

Nous sommes rendu pour procéder à la visite des lieux.

Par lettre en date du nous avions fait connaître à M. le maire de la commune d l'époque et l'objet de cette visite, en le priant de donner à cet avis toute publicité *et de prévenir notamment :*

M.

M.

Nous avions nous-même prévenu directement

M.

M.

Étaient présents :

M. *le maire* , qui nous a déclaré s'être conformé à l'invitation contenue dans notre lettre ;

M. propriétaire de l'usine supérieure ;

M. propriétaire riverain.

Et en présence des personnes susdénommées,

Nous avons fait connaître l'objet de notre visite et les circonstances qui l'ont précédée.

(Indiquer ici si le pétitionnaire maintient ou modifie sa demande.)

Repère provisoire. — Nous avons choisi pour repère provisoire auquel seraient rattachées nos opérations

(*Indiquer ici par un croquis le détail des constructions sur lesquelles se trouve ce repère et la position qu'il occupe par rapport à d'autres points faciles à retrouver.*)

Et nous avons constaté ce qui suit :

Description des lieux. — (*Indiquer les usines entre lesquelles se trouve celle dont il s'agit.*

Faire connaître si elle est établie sur une dérivation de la rivière, et, dans ce cas, le point où les eaux sont détournées et celui où elles sont ramenées à leur cours naturel.

Désigner l'emplacement des ouvrages existants qui composent la retenue et indiquer s'ils sont appuyés sur les propriétés de l'usinier ou sur des terrains assujettis à supporter cette servitude.)

Niveau de la retenue. — (*Faire connaître si, le jour de l'opération, la rivière était convenablement curée et si le débit de la rivière était dans son état moyen.*

Faire tendre les eaux au niveau habituel de la retenue, rattacher au repère provisoire le niveau de ces eaux immédiatement en amont et en aval du barrage; expliquer comment elles se comportent par rapport aux gués, à l'usine supérieure et aux propriétés riveraines.

Si l'usinier demande une augmentation de chute, faire, s'il est possible, de nouvelles expériences en maintenant les eaux à la nouvelle hauteur.

Si les intéressés réclament au contraire un abaissement de la retenue sur un point déterminé, faire, s'il se peut, apprécier par une expérience directe quel devrait être l'abaissement correspondant près du barrage pour obtenir le résultat demandé.

Il sera souvent utile de faire connaître les variations qu'on observe dans la hauteur des eaux lorsque, les vannes de décharge étant complétement ouvertes, la rivière est rendue, autant que possible, à son écoulement naturel.)

Ouvrages existants. — (*Constater le débouché des ouvrages existants, tels que barrages, déversoirs, pertuis, vannes de décharge, vannes motrices.*

Rapporter au repère provisoire la hauteur des seuils et le dessus des vannes, ainsi que la crête des déversoirs.)

Observations des parties. — Nous avons ensuite engagé les parties intéressées à présenter leurs observations.

(*Ici sont consignées les observations qui seraient produites. L'ingénieur les rédige, en les faisant signer par les parties, à moins que celles-ci n'expriment le désir de les rédiger elles-mêmes.*)

Et, après avoir déclaré qu'il serait procédé ultérieurement, s'il y a lieu, au complément des opérations, nous avons donné lecture du présent procès-verbal aux personnes présentes que nous avons invitées à le signer avec nous.

(*Mentionner ici les personnes qui n'auraient pas voulu signer ni déduire les motifs de leur refus.*)

Et nous avons clos le présent procès-verbal.

Date du jour de l'opération :

Signature du maire, *Signature de l'ingénieur,*

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

DÉPARTEMENT d

RIVIÈRE d

COMMUNE d

USINE du S^r

MODÈLE N° 5,

ANNEXÉ A LA CIRCULAIRE DU 23 OCTOBRE 1851.

RÈGLEMENT D'EAU.

COURS D'EAU NON NAVIGABLE NI FLOTTABLE.

PROJET DE RÈGLEMENT.

ARTICLE 1er.

(Usine nouvelle à établir.)

Le S^r est autorisé à établir une usine destinée à sur la rivière d dans la commune d département d .

(Usine ancienne à maintenir en activité.)

Le S^r est autorisé à maintenir en activité une usine destinée à qu'il possède sur la rivière d dans la commune d département d

(Tous les nombres doivent être écrits en lettres et en chiffres.)

PROPOSITIONS DE L'INGÉNIEUR ORDINAIRE.	MODIFICATIONS PROPOSÉES PAR L'INGÉNIEUR EN CHEF.
Art. 2. Le niveau légal de la retenue est fixé à en contre-bas point pris pour repère provisoire.	
Art. 3. *Le déversoir sera placé (indiquer ici l'emplacement du déversoir, et spécifier s'il est formé d'une ou de plusieurs parties, en laissant à l'usinier autant de latitude que possible).* *Il aura une longueur de* *Sa crête sera dérasée à* *en contre-bas du repère provisoire.* *(S'il paraît inutile de spécifier l'emplacement du déversoir, ou s'il n'est pas possible de déterminer à l'avance la hauteur de son couronnement, on emploiera la formule suivante :)* *Le déversoir aura une longueur totale de* *Sa crête sera dérasée suivant le plan de pente de l'eau retenue au niveau légal, l'usine marchant régulièrement et le bief étant convenablement curé.*	
Art. 4. *Le vannage de décharge presentera une surface libre de* *au-dessous du niveau de la retenue* *Pourront être conservées les vannes de décharge actuelles qui présentent ensemble une surface libre de* *savoir :* *(Indiquer ici l'emplacement, la largeur, la hauteur au-dessous de la retenue, la surface libre de chacune des vannes de décharge qui peuvent être conservées.)* *Les vannes nouvelles qui seront construites pour obtenir le débouché ci-dessus fixé auront leur seuil à* *en contre-bas du repère provisoire, de telle sorte que, si l'usinier conserve*	

PROPOSITIONS DE L'INGÉNIEUR ORDINAIRE.	MODIFICATIONS PROPOSÉES PAR L'INGÉNIEUR EN CHEF.
toutes les vannes de décharge actuelles, le vannage neuf devra présenter une largeur libre totale de	
S'il veut, au contraire, modifier tout ou partie des vannes actuelles, il devra leur substituer un vannage de même surface et dont le seuil soit placé au niveau ci-dessus fixé.	
Le sommet de toutes les vannes sans exception sera dérasé, comme la crête du déversoir, dans le plan de la retenue.	
Elles seront disposées de manière à pouvoir être facilement manœuvrées, et à se lever au-dessus du niveau des plus hautes eaux.	
Art. 5. *Les canaux de décharge seront disposés de manière à embrasser, à leur origine, les ouvrages auxquels ils font suite, et à écouler facilement toutes les eaux que ces canaux peuvent débiter.*	
Art. 6. (*Indiquer ici, s'il y a lieu, les dispositions accessoires.*)	

Art. . Il sera posé près de l'usine, en un point qui sera désigné par l'ingénieur, un repère définitif et invariable du modèle adopté dans le département. Ce repère, dont le zéro indiquera seul le niveau légal de la retenue, devra toujours rester accessible soit aux fonctionnaires publics, soit aux particuliers qui ont intérêt à vérifier la hauteur des eaux.

Le permissionnaire ou son fermier seront responsables de la conservation du repère définitif, ainsi que des repères provisoires jusqu'à la pose du repère définitif.

Art. . Dès que les eaux dépasseront le niveau légal de la retenue, le permissionnaire ou son fermier seront tenus de lever les vannes de décharge pour maintenir les eaux à ce niveau, et de les ouvrir au besoin en totalité. Ils seront responsables de la surélévation des eaux, tant que leurs vannes ne seront pas levées à toute hauteur.

En cas de refus ou de négligence de leur part d'exécuter cette manœuvre en temps utile, il y sera procédé d'office et à leurs frais, à la diligence du maire de la commune, et ce, sans préjudice de l'application des dispositions pénales dont ils seraient passibles, ou de toute action civile qui pourrait leur être intentée à raison des pertes et dommages résultant de ce refus ou de cette négligence.

Art. . Le permissionnaire ou son fermier seront tenus d'effectuer le curage à vif fond du bief de l'usine dans toute l'étendue du remous, toutes les fois que la nécessité s'en fera sentir ou qu'ils en seront requis par l'autorité administrative, si mieux n'aiment les riverains opérer ce curage eux-mêmes et à leurs frais, sauf l'application des règlements locaux actuellement existants ou à intervenir.

Art. . Le permissionnaire sera tenu de se conformer à tous les règlements intervenus ou à intervenir sur la police, le mode de distribution et le partage des eaux.

Art. . Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Art. . Les travaux ci-dessus prescrits seront exécutés sous la surveillance des ingénieurs; ils devront être terminés dans le délai d à dater de la notification du décret à intervenir.

A l'expiration du délai ci-dessus fixé, l'ingénieur rédigera un procès-verbal de récolement aux frais du permissionnaire, en présence de l'autorité locale et des parties intéressées dûment convoquées.

Si les travaux sont exécutés conformément au décret d'autorisation, ce procès-verbal sera dressé en trois expéditions. L'une de ces expéditions sera déposée aux archives de la préfecture, la seconde à la mairie du lieu; la troisième sera transmise au ministre des travaux publics.

Art. . Faute par le permissionnaire de se conformer, dans le délai fixé, aux dispositions prescrites, l'administration se réserve, suivant les circonstances, de prononcer la déchéance du permissionnaire ou de mettre son usine en chômage, et, dans tous les cas, elle prendra les mesures nécessaires pour faire disparaître, aux frais du permissionnaire, tout dommage provenant de son fait, sans préjudice de l'application des dispositions pénales relatives aux contraventions en matière de cours d'eau.

Il en sera de même dans le cas où, après s'être conformé aux dispositions prescrites, le permissionnaire formerait quelque entreprise nouvelle ou changerait l'état des lieux sans y être préalablement autorisé.

Art. . Le permissionnaire ne pourra prétendre aucun indemnité ni dédommagement quelconque si, à quelque époque que ce soit, pour l'exécution de travaux dont l'utilité publique aura été légalement constatée, l'administration reconnaît nécessaire de prendre des dispositions qui le privent, d'une manière temporaire ou définitive, de tout ou partie des avantages résultant de la présente permission, tous droits antérieurs réservés.

Dressé par l'ingénieur ordinaire, soussigné,

Vérifié et présenté par l'ingénieur en chef, soussigné,

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS.

DÉPARTEMENT
d

RIVIÈRE
d
navigable ou flottable.

COMMUNE
d

USINE
du Sr

MODÈLE N° 6,

ANNEXÉ A LA CIRCULAIRE DU 23 OCTOBRE 1851.

RÈGLEMENT D'EAU.

COURS D'EAU NAVIGABLE OU FLOTTABLE.

PROJET DE RÈGLEMENT.

ARTICLE Ier.

(Usine nouvelle à établir.)

Le Sr *est autorisé à établir une usine*
destinée à
sur la rivière d
dans la commune d
département d

(Usine ancienne à maintenir en activité.)

Le Sr *est autorisé à maintenir en activité*
une usine destinée à
qu'il possède sur la rivière d
dans la commune d
département d

(Tous les nombres doivent être écrits en lettres ou en chiffres.)

PROPOSITIONS DE L'INGÉNIEUR ORDINAIRE.	MODIFICATIONS PROPOSÉES PAR L'INGÉNIEUR EN CHEF.

Art. 2. Le niveau légal de la retenue est fixé à
en contre-bas
point pris pour repère provisoire.

Art. 3. *Le déversoir sera placé (indiquer ici l'emplacement du déversoir et spécifier s'il est formé d'une ou de plusieurs parties, en laissant à l'usinier autant de latitude que possible).*

Il aura une longueur de

Sa crête sera dérasée à
en contre-bas du repère provisoire.

(S'il paraît inutile de spécifier l'emplacement du déversoir, ou s'il n'est pas possible de déterminer à l'avance la hauteur de son couronnement, on emploiera la formule suivante :)

Le déversoir aura une longueur totale de

Sa crête sera dérasée suivant le plan de pente de l'eau retenue au niveau légal, l'usine marchant régulièrement et le bief étant convenablement curé.

Art. 4. *Le vannage de décharge présentera une surface libre de*
au-dessous du niveau de la retenue.

Pourront être conservées les vannes de décharge actuelles, qui présentent ensemble une surface libre de
savoir :

(Indiquer ici l'emplacement, la largeur, la hauteur au-dessous de la retenue, la surface libre de chacune des vannes de décharge qui peuvent être conservées.)

Les vannes nouvelles qui seront construites pour obtenir le débouché ci-dessus fixé auront leur seuil à
en contre-bas du repère provisoire, de telle sorte que, si l'usinier conserve toutes les vannes de décharge actuel-

PROPOSITIONS DE L'INGÉNIEUR ORDINAIRE.	MODIFICATIONS PROPOSÉES PAR L'INGÉNIEUR EN CHEF.
les, le vannage neuf devra présenter une largeur libre totale de	
S'il veut, au contraire, modifier tout ou partie des vannes actuelles, il devra leur substituer un vannage de même surface et dont le seuil soit placé au niveau ci-dessus fixé.	
Le sommet de toutes les vannes sans exception sera dérasé, comme la crête du déversoir, dans le plan de la retenue.	
Elles seront disposées de manière à pouvoir être facilement manœuvrées, et à se lever au-dessus du niveau des plus hautes eaux.	
Art. 5. *Les canaux de décharge seront disposés de manière à embrasser à leur origine les ouvrages auxquels ils font suite, et à écouler facilement toutes les eaux que ces canaux peuvent débiter.*	
Art. 6. (*Indiquer ici les dimensions des vannes motrices ou de prises d'eau et la hauteur de leurs seuils par rapport au niveau légal.*)	
Art. 7. (*Indiquer ici, s'il y a lieu, les dispositions accessoires.*)	
Art. 8. *Le permissionnaire sera tenu de payer une redevance annuelle de* *à la caisse du receveur des domaines (ou) des contributions indirectes* (1).	
Le chiffre de cette redevance sera revisé tous les trente ans; le premier terme sera exigible à l'époque fixée par l'article pour la réception des travaux.	

(1) Quand l'usine est mise en mouvement par un cours d'eau sur lequel il n'est perçu aucun péage, la redevance doit être versée à la caisse du receveur des domaines; dans le cas contraire, à la caisse du receveur des contributions indirectes.

Art. . Il sera posé près de l'usine, en un point qui sera désigné par l'ingénieur, un repère définitif et invariable du modèle adopté dans le département. Ce repère, dont le zéro indiquera seul le niveau légal de la retenue, devra toujours rester accessible soit aux fonctionnaires publics, soit aux particuliers qui ont intérêt à vérifier la hauteur des eaux.

Le permissionnaire ou son fermier seront responsables de la conservation du repère définitif, ainsi que des repères provisoires jusqu'à la pose du repère définitif.

Art. . Dès que les eaux dépasseront le niveau légal de la retenue, le permissionnaire ou son fermier seront tenus de lever les vannes de décharge pour maintenir les eaux à ce niveau, et de les ouvrir au besoin en totalité. Ils seront responsables de la surélévation des eaux, tant que leurs vannes ne seront pas levées à toute hauteur.

En cas de refus ou de négligence de leur part d'exécuter cette manœuvre en temps utile, il y sera procédé d'office et à leurs frais, soit à la diligence du maire de la commune, soit par les agents de l'administration des ponts et chaussées, et ce, sans préjudice de l'application des dispositions pénales dont ils seraient passibles, ou de toute action civile qui pourrait leur être intentée à raison des pertes et dommages résultant de ce refus ou de cette négligence.

Art. . Il est expressément interdit au permissionnaire de s'immiscer en rien, sans un ordre spécial de l'administration, dans les manœuvres relatives au service de la navigation.

Art. . Le permissionnaire sera tenu de se conformer à tous les règlements existants ou à intervenir sur la police, le mode de distribution et le partage des eaux.

Art. . Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

Art. . Les travaux ci-dessus prescrits seront exécutés sous la surveillance des ingénieurs; ils devront être terminés dans la délai d , à dater de la notification du décret à intervenir.

A l'expiration du délai ci-dessus fixé, l'ingénieur rédigera un procès-verbal de récolement aux frais du permissionnaire, en présence de l'autorité locale et des parties intéressées dûment convoquées.

Si les travaux sont exécutés conformément au décret d'autorisation, ce procès-verbal sera dressé en trois expéditions. L'une de ces expéditions sera déposée aux archives de la préfecture, la seconde à la mairie du lieu; la troisième sera transmise au ministre des travaux publics.

Art. . Faute par le permissionnaire de se conformer, dans le délai fixé, aux dispositions prescrites, l'administration se réserve, suivant les circonstances, de prononcer la déchéance du permissionnaire ou de mettre son usine en chômage, et, dans tous les cas, elle prendra les mesures nécessaires pour faire disparaître, aux frais du permissionnaire, tout dommage provenant de son fait, sans préjudice de l'application, s'il y a lieu, des dispositions pénales relatives aux contraventions en matière de grande voirie.

Il en sera de même dans le cas où, après s'être conformé aux dispositions prescrites, le permissionnaire formerait quelque entreprise nouvelle ou changerait l'état des lieux sans y être préalablement autorisé.

Dans tous les cas, la redevance stipulée à l'article sera due à partir du jour fixé pour l'achèvement des travaux, jusqu'au jour où la révocation de la présente autorisation aura été notifiée au permissionnaire.

Art. . Si, à quelque époque que ce soit, dans l'intérêt de la navigation, de l'agriculture, du commerce, de l'industrie ou de la salubrité publique, l'administration reconnaît nécessaire de prendre des dispositions qui privent le concessionnaire, d'une manière temporaire ou définitive, de tout ou partie des avantages à lui concédés, le concessionnaire n'aura droit à aucune indemnité, et pourra seulement réclamer la remise de tout ou partie de la redevance qui lui est imposée.

Si ces dispositions doivent avoir pour résultat de modifier d'une manière définitive les conditions du présent décret, elles ne pourront être prises qu'après l'accomplissement de formalités semblables à celles qui ont précédé ledit décret.

Dressé par l'ingénieur ordinaire, soussigné,

Vérifié et présenté par l'ingénieur en chef, soussigné,

DÉPARTEMENT
d

RIVIÈRE
d

COMMUNE
d

USINE
du Sr

MODÈLE N° 7,

ANNEXÉ A LA CIRCULAIRE DU 23 OCTOBRE 1851.

RÈGLEMENT D'EAU.

PROCÈS-VERBAL DE RÉCOLEMENT.

L mil huit cent cinquante

Nous, soussigné, ingénieur des ponts et chaussées,

Vu l*e décret du* *portant règlement de l'usine du S*r *et notifié audit S*r
le

Vu, notamment l'article portant que les travaux prescrits devront être terminés dans le délai de
à dater de la notification,

Nous sommes rendu pour procéder au procès-verbal de récolement desdits travaux.

Par lettre en date du nous avions fait connaître à M. le maire de la commune d l'époque et l'objet de cette visite, en le priant de donner à cet avis toute publicité, et de prévenir spécialement :

M. , *propriétaire de l'usine ;*
M.

Nous avions nous-même prévenu directement
M. , *propriétaire de l'usine supérieure ;*
M. , *propriétaire riverain en amont de l'usine.*

Étaient présents :
M.
M.

Et en présence des personnes susdénommées, nous avons constaté ce qui suit :

DISPOSITIONS	
PRESCRITES.	EXÉCUTÉES.
(Mentionner ici, en suivant l'ordre des articles, les dispositions particulières de l'acte d'autorisation.)	(Indiquer en regard de chaque article la manière dont il y a été satisfait. En faisant mention de la pose du repère définitif, on le rattachera à des points fixes servant de contre-repères pour en définir la position.)

Et, après avoir donné lecture du présent procès-verbal aux personnes présentes, nous les avons invitées à le signer avec nous.

(*Ici seront apposées, dans l'ordre indiqué en tête du procès-verbal, les signatures des personnes présentes.*

Mention sera faite des personnes qui se seront retirées et de celles qui n'auraient pas voulu signer ni déduire les motifs de leur refus.)

Et nous avons clos le présent procès-verbal.

Date du jour de l'opération.

Signature du maire, *Signature de l'ingénieur*,

OBSERVATIONS ET AVIS.

(Si les travaux exécutés sont conformes aux dispositions prescrites, l'ingénieur en propose la réception sous la forme suivante :

« Et, ayant reconnu que les travaux exécutés sont conformes aux dispositions prescrites, nous en proposons la réception définitive.

» Le présent procès-verbal dressé en triple expédition. »

Si les travaux ne sont pas conformes aux dispositions prescrites, mais si elles n'en diffèrent que d'une manière insignifiante et qu'il paraisse inutile de prescrire la stricte exécution du décret, l'ingénieur proposera également la réception définitive; mais avant de dresser les trois expéditions, il conviendra que cette proposition soit transmise à l'approbation du ministre des travaux publics avec l'avis de l'ingénieur en chef et du préfet.

Si les travaux diffèrent notablement des dispositions prescrites, les ingénieurs proposeront au préfet de mettre le permissionnaire en demeure de s'y conformer dans un délai déterminé.

Si le préfet adopte ces propositions, il prendra l'arrêté de mise en demeure sans qu'il soit besoin d'en référer à l'administration supérieure, et, à l'expiration du délai, il pourra ordonner la mise en chômage de l'usine ou de la prise d'eau, et même la destruction des ouvrages dommageables. Si, au contraire, le préfet n'adopte pas les propositions des ingénieurs, il devra les transmettre, avec son avis particulier, au ministre des travaux publics.)

(N° 86)

PERSONNEL.

Décorations. — Promotions. — Liste des élèves. — Décisions diverses. — Décès.

1° DÉCORATIONS.

Décret du président de la république du 16 août 1851.

M. Fourier (Adolphe), ingénieur en chef des ponts et chaussées de 1re classe, est élevé au grade d'officier dans l'ordre national de la Légion d'honneur.

Décret du président de la république du 13 novembre 1851.

M. Ducros, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe, est nommé officier de l'ordre national de la Légion d'honneur.

Décret du président de la république du 16 août 1851.

M. Watier (François), ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe, est nommé chevalier de l'ordre national de la Légion d'honneur.

2e PROMOTIONS.

Décret du président de la république du 11 août 1851.

MM. Berthier, Jaquemet, Henriot et Barreau, ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées de 1re classe, sont nommés ingénieurs en chef de 2e classe.

Arrêté du ministre des travaux publics du 16 août 1851.

M. Jegou, ingénieur en chef de 2e classe, est élevé à la 1re classe de son grade.

Arrêté du ministre des travaux publics du 13 novembre 1851.

Vu l'article 6 du décret du 13 octobre 1851 qui permet de porter à 6000 francs le traitement d'un certain nombre d'ingénieurs en chef de 1re classe jouissant depuis deux ans au moins du traitement de 5000 francs;

Le traitement de M. Vauquelin, ingénieur en chef de 1re classe depuis le 5 mai 1840, est porté de 5000 francs à 6000 francs.

Décret du président de la république du 29 octobre 1851.

Sont nommés ingénieurs ordinaires de 3e classe les élèves de 1re classe hors de concours dont les noms suivent:

MM. Varnod.
Huet.
de Villiers du Terrage.
Salle.
Schellinx.
Ruault de la Tribonnière.
de Ponton d'Amécourt.
Gauckler.
Bauby.
Kopp.
Bellot.
Vidalot.
Guibert.

MM. Chanson.
de Lander.
Neveu-Derotrie.
Cazavan.
Biermann.
Cailloux.
Mollard.
Lanteirès.
Amilhau.
Vanéechout.
Rondel.
Bazin.
Lefaivre.

3° LISTE, PAR ORDRE DE MÉRITE, DES ÉLÈVES DE L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE NOMMÉS ÉLÈVES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Décret du président de la république du 25 octobre 1851.

MM. Oppermann.
Collignon.
Pelardy.
Laroche.
Rousseau.

MM. Cézanne.
Couche.
Doniol.
Carlier.
Lulé Déjardin.

4° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêtés du ministre des travaux publics.

22 *juillet* 1851. — M. de la Tournerie, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 2° classe, présentement chargé du service de l'arrondissement de Vannes (Morbihan), est chargé du service de l'arrondissement de Domfront (Orne), en remplacement de M. Angiboust, appelé à une autre destination.

25 *juillet* 1851. — M. Courcelle, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, sera chargé du service de l'arrondissement de Neufchâtel (Seine-Inférieure), en remplacement de M. Trit, mis en disponibilité.

La décision qui appelait M. Courcelle à Saint-Flour est rapportée.

26 *juillet* 1851. — Par suite de vacances survenues dans la commission des *Annales des ponts et chaussées*, sont appelés à faire partie de cette commission :

MM. Boulage, secrétaire général du ministère.
Mallet, inspecteur général.
Avril, inspecteur divisionnaire.
Cavalier, ingénieur en chef.

M. Minard, inspecteur général admis à la retraite, est maintenu dans la même commission.

12 *août* 1851. — Le service de M. Jullien, ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées, qui comprend actuellement la totalité du chemin de fer de Paris à Lyon, ne s'étendra désormais que jusqu'à Châlon.

M. Rolland de Ravel, ingénieur en chef actuellement chargé, sous la direction de M. Jullien, de la section comprise entre Châlon et Lyon, demeurera chargé seul de cette section.

Il résidera à Mâcon.

Il aura sous ses ordres :

MM. Labouré, ingénieur ordinaire de 2[e] classe, actuellement attaché à la 2[e] section du chemin de fer de Lyon;

Petit, ingénieur ordinaire de 1[re] classe, actuellement attaché au chemin de fer de Tours à Bordeaux;

Aynard, ingénieur ordinaire de 1[re] classe, déjà attaché à la section de Châlon à Lyon.

12 *août* 1851. — Un service spécial est créé pour les travaux du chemin de fer de Lyon à Avignon, entre Valence et Avignon.

Ce service sera réuni aux attributions de M. Perrier, ingénieur en chef du département de Vaucluse.

M. Perrier aura sous ses ordres M. Borel, ingénieur ordinaire de 2[e] classe, actuellement attaché au chemin de fer du Centre.

M. Borel résidera à Avignon.

14 *août* 1851. — Il sera de nouveau créé un service spécial pour les travaux ci-après à exécuter en vertu de la loi du 31 mai 1846.

1° Perfectionnement de la navigation de la Mayenne, entre Angers et Laval;

2° Canalisation de la Mayenne, entre Laval et Mayenne;

3° Perfectionnement de la navigation de la Sarthe, entre Angers et le Mans.

M. Guibourg, ingénieur en chef, actuellement chargé du service ordinaire du département de l'Orne, sera chargé de ce service. Il résidera à Angers.

Il aura sous ses ordres:

1° Pour les travaux de la Mayenne, entre Angers et Laval, M. Pasquier, ingénieur ordinaire actuellement attaché au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir;

2° Pour la canalisation de la même rivière, entre Laval et Mayenne, M. Caillaux, ingénieur ordinaire actuellement attaché au service hydraulique du département de la Mayenne, à la résidence de Laval. M. Caillaux conservera son service actuel sous les ordres de M. de Maubué;

3° Pour la navigation de la Sarthe, un ingénieur ordinaire qui sera ultérieurement désigné.

Idem. — M. Dufresne, ingénieur en chef des ponts et chaussées, actuellement chargé du service du département du Cantal, sera chargé du service du département de l'Orne, en remplacement de M. Guibourg.

Idem. — M. Henriot, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 2[e] classe, sera chargé du service ordinaire du département de la Haute-Marne, en remplacement de M. d'Anthenay, décédé.

14 *août* 1851. — M. Decomble, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, actuellement attaché au service du chemin de fer de Paris à Strasbourg, 3e section, sera chargé du service de l'arrondissement de Vassy (Haute-Marne), en remplacement de M. Henriot.

M. Decomble ne sera pas remplacé dans son poste actuel.

Idem — M. Desnoyers, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, actuellement attaché au service ordinaire du département de la Vienne et au service du chemin de fer de Tours à Bordeaux, sera attaché au service du chemin de fer du Centre, à la résidence de Moulins, en remplacement de M. Barreau, nommé ingénieur en chef.

Idem. — M. Marchant, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, appelé par décision du 22 juillet dans le département de la Creuse, sera maintenu au service du département d'Indre-et-Loire.

M. Angiboust, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 2e classe, précédemment chargé du service de l'arrondissement de Domfront (Orne), sera chargé du service de l'arrondissement de Chartres (Eure-et-Loir), en remplacement de M. Pasquier-Vauvilliers, appelé à une autre destination.

16 *août* 1851. — M. Domenget, ingénieur ordinaire, actuellement attaché au service ordinaire du département des Pyrénées-Orientales, sera chargé du service de l'arrondissement de Vienne (Isère), en remplacement de M. Berthier, nommé ingénieur en chef.

23 *août* 1851. — M. Prudhomme, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 2e classe, actuellement chargé du service du département des Hautes-Alpes, sera chargé du département de la Creuse, en remplacement de M. de Geoffroy, appelé à une autre destination.

M. Berthier, ingénieur en chef de 2e classe, remplacera M. Prudhomme dans le service du département des Hautes-Alpes.

25 *août* 1851. — M. Gojard, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, attaché au service ordinaire du département de Maine-et-Loire, réunira à ses attributions actuelles le service du chemin de fer précédemment confié à M. Grille.

Idem. — Il sera créé un service spécial pour les travaux du chemin de fer de l'Ouest, entre la Loupe et Rennes.

Ce service formera deux sections, l'une, de la Loupe au Mans l'autre, du Mans à Rennes.

M. Ducos, ingénieur en chef de 1re classe, actuellement attaché au service du chemin de Lyon, sera chargé de la 1re section. Il résidera au Mans.

Il aura sous ses ordres :

M. de Boulongne, ingénieur ordinaire déjà attaché au chemin de fer de l'Ouest, qui résidera à Nogent-le-Rotrou ;

M. Martin, ingénieur ordinaire actuellement attaché au service hydraulique dans le département de Seine-et-Marne, qui résidera au Mans.

M. Barreau, ingénieur en chef de 2e classe, sera chargé de la 2e section et résidera au Mans.

Il aura sous ses ordres :

M. Grille, ingénieur ordinaire actuellement attaché au chemin de fer de Tours à Nantes, qui résidera au Mans ;

M. Mondrel, ingénieur ordinaire actuellement attaché au service ordinaire du département de la Mayenne, qui continuera de résider à Laval.

M. Barreau sera placé sous les ordres de M. Ducos pour les avant-projets et les projets définitifs.

25 *août* 1851 — M. Leferme, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 2e classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Guingamp (Côtes-du-Nord), sera attaché au service de la navigation de la Sarthe, à la résidence d'Angers.

Idem. — M. Bonnet (Edmond), ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 2e classe, actuellement en disponibilité, sera attaché de nouveau au service hydraulique dans le département de Seine-et-Marne, en remplacement de M. Martin, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Du Jardin, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 2e classe actuellement chargé de l'arrondissement de Mayenne, sera chargé de l'arrondissement de Laval, en remplacement de M. Mondrel, appelé à un autre service.

Idem. — M. Alard, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 2e classe, actuellement attaché au service ordinaire du département de la Creuse, sera attaché au service de la navigation de la Garonne, en remplacement de M. Jaquemet, nommé ingénieur en chef.

29 *août* 1851. — M. Menche, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 3e classe, actuellement attaché au service du canal de Nantes à Brest, sera chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Châtellerault (Vienne), en remplacement de M. Desnoyers, appelé à une autre destination.

31 *août* 1851. — M. Myot, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 2e classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Perpignan (Pyrénées-Orientales), sera chargé du ser-

vice de l'arrondissement de Guéret (Creuse), en remplacement de de M. Alard.

M. Quartery, ingénieur ordinaire de 2[e] classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Rochefort (Charente-Inférieure), sera chargé de l'arrondissement de Perpignan, en remplacement de M. Myot.

31 *août* 1851.— M. Delarue, ingénieur en chef des ponts et chaussées, actuellement chargé de la 1[re] section du chemin de fer de Paris à Lyon, réunira à ses attributions la 3[e] section, précédemment confiée à M. Ducos.

1[er] *septembre* 1851. — M. Richey, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 2[e] classe, actuellement attaché au service des irrigations, desséchements et usines dans le département de l'Ariége, sera chargé du service de l'arrondissement de Mayenne, en remplacement de M. Du Jardin, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Phillips, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 2[e] classe, actuellement attaché au service de la navigation du Lot, sera placé en disponibilité.

5 *septembre* 1851. — M. Jaquemet, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 2[e] classe, précédemment chargé d'un arrondissement du service de la navigation de la Saône, est mis à la disposition de M. le ministre de la marine, pour être chargé du port militaire de Lorient, en remplacement de M. Lambert, remis à la disposition du département des travaux publics.

Idem. — M. Lambert, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 2[e] classe, remis par M. le ministre de la marine à la disposition du ministre des travaux publics, sera placé en disponibilité.

9 *septembre* 1851.—M. Fargaudie, ingénieur ordinaire de 2[e] classe, sera attaché au service de la navigation du Lot, à la résidence de Villeneuve-d'Agen (Lot-et-Garonne), en remplacement de M. Phillips.

7 *octobre* 1851. — M. Danse de Froissy, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, actuellement en disponibilité, sera attaché au service du canal de Nantes à Brest, à la résidence de Châteaulin, en remplacement de M. Menche, appelé à une autre destination. M. de Froissy résidera à Châteaulin.

Idem. — M. Lesguillier, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 3[e] classe, chargé du service de l'arrondissement de l'Ile-Rousse, réunira à son service ordinaire le service hydraulique du département de la Corse.

16 *octobre* 1851. — Les leçons professées à l'École des ponts et chaussées sur les machines à vapeur et sur l'hydraulique agricole,

par MM. Clapeyron, ingénieur en chef des mines, et Nadault de Buffon, ingénieur en chef des ponts et chaussées, constitueront deux nouveaux cours qui seront confiés, le premier à M. Clapeyron, le second à M. Nadault de Buffon.

17 *octobre* 1851. — M. Planchat, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, attaché au service hydraulique du département de l'Indre et au chemin de fer de Vierzon à Limoges, sera exclusivement attaché à ce dernier service.

Le service hydraulique du département de l'Indre sera confié à M. Dumont, ingénieur ordinaire actuellement placé dans la réserve.

Idem. — M. Schlemmer, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées, actuellement attaché au service hydraulique du département de la Nièvre et au chemin de fer du Centre, restera exclusivement attaché à ce dernier service.

Le service hydraulique du département de la Nièvre sera confié à M. Cirodde (Alfred), ingénieur ordinaire actuellement attaché au service du département de l'Allier.

23 *octobre* 1851. — Le service hydraulique du département de la Haute-Saône, actuellement confié à M. l'ingénieur en chef chargé de la navigation de la Saône, sera réuni aux attributions de l'ingénieur en chef du service ordinaire du département.

26 *octobre* 1851. — M. Lefort, ingénieur en chef de 2e classe, chargé du service hydraulique dans les départements de l'Hérault, du Gard et de l'Aude, sera chargé du service ordinaire du département de l'Yonne.

Idem. — M. Bleschamp, ingénieur en chef de 1re classe, sera chargé du service hydraulique dans les départements de l'Hérault, du Gard et de l'Aude, en remplacement de M. Lefort.

10 *novembre* 1851. — M. Conte-Grandchamps, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe, actuellement attaché au service ordinaire du département de la Corse, sera chargé de l'arrondissement de Périgueux (Dordogne) et du service de la navigation de la Dordogne, en remplacement de M. Fargaudie, précédemment appelé à une autre destination.

Idem. — M. Nouton, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 2e classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement d'Ambert (Puy-de-Dôme), sera chargé de l'arrondissement de Charolles (Saône-et-Loire), eu remplacement de M. Cohen, précédemment appelé à une autre destination.

Idem. — M. Laterrade, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 2e classe, actuellement chargé du service de l'arrondisse-

ment de Napoléon-Vendée, sera attaché au service hydraulique dans le département des Basses-Pyrénées.

10 *novembre* 1851. — M. Ménard, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe, actuellement attaché au service du port de Cette, sera chargé du service de l'arrondissement de Marmande (Lot-et-Garonne), en remplacement de M. Vignau, conducteur des ponts et chaussées, qui reprendra le service de conducteur.

Idem. — M. Giret, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe, actuellement attaché au service de l'Algérie, et remis par le ministre de la guerre à la disposition du ministère des travaux publics, sera attaché au service des ports de Cette et d'Agde, en remplacement de M. Ménard.

Idem. — M. Hardy, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 2e classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Coulommiers (Seine-et-Marne), est mis à la disposition de M. le ministre de la guerre pour être attaché au service de l'Algérie, à la résidence d'Alger, en remplacement de M. Giret.

Idem. — M. Férand, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe, actuellement attaché au service hydraulique dans le département du Jura, sera chargé du service de l'arrondissement de Coulommiers (Seine-et-Marne), en remplacement de M. Hardy.

Idem. — M. Bert, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 2e classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Provins (Seine-et-Marne), sera attaché au service hydraulique dans le département du Jura, en remplacement de Férand. Il résidera à Lons-le-Saulnier.

Idem. — Le service hydraulique dans le département de Seine-et-Marne cessera de former un service spécial, et sera réuni aux attributions des ingénieurs du service ordinaire du département.

M. Bonnet, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 2e classe, actuellement attaché au service hydraulique, sera chargé de l'arrondissement de Provins, en remplacement de M. Bert, appelé à une autre destination.

12 *novembre* 1851. — M. Sciama, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 2e classe, actuellement attaché au service du département de la Haute-Vienne, à la résidence de Limoges, est mis, sur sa demande, en congé illimité.

M. Lemoyne (Jules), ingénieur ordinaire de 2e classe, actuellement attaché au service hydraulique dans le département de la Haute-Vienne, remplacera M. Sciama dans le service ordinaire du département

21 *novembre* 1851. — M. Moquet, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 3ᵉ classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement d'Orthez (Basses-Pyrénées), sera chargé du service de l'arrondissement de Romorantin (Loir-et-Cher), en remplacement de M. de Pouzargues, conducteur des ponts et chaussées, qui reprendra le service de conducteur.

Idem. — M. Prompt, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 3ᵉ classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Mauriac (Cantal), sera attaché au service hydraulique dans le département de l'Ariége, en remplacement de M. Richey, précédemment appelé à une autre destination.

Idem. — M. Gendarme, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1ʳᵉ classe, actuellement attaché au service ordinaire et au service des ports du département des Bouches-du-Rhône, est appelé à remplir les fonctions d'ingénieur en chef dans le département de l'Ain, pendant l'absence de M. l'ingénieur en chef Meynard, en congé pour cause de maladie.

22 *novembre* 1851. — M. Guillemain, ingénieur ordinaire de 2ᵉ classe, actuellement attaché au service ordinaire et au service hydraulique du département du Gers, sera chargé du service de l'arrondissement de Rochefort (Charente-Inférieure), en remplacement de M. de Quartery, précédemment appelé à une autre destination.

24 *novembre* 1851. — M. Menu de Menil, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1ʳᵉ classe, actuellement placé dans la réserve, sera mis en disponibilité.

5ᵉ DÉCÈS.

		Dates des décès.
M. de Bourges,	ingénieur en chef directeur.	1ᵉʳ novembre 1851.
M. Juchereau,	ingénieur ordinaire de 2ᵉ classe. . . .	30 novembre 1851.
M. Lefébure,	*id*.	4 décembre 1851.

(N° 87)

[21 mai 1851.]

Irrigations; syndicat; constitution; action en justice; acte administratif. — (Palluel c. Jouvent et Meyer). — *Un arrêté préfectoral portant constitution d'un syndicat d'irrigation est un acte administratif dont la légalité ne peut être contestée devant l'autorité judiciaire. — Dès lors, les syndics nommés en vertu de cet arrêté ont qualité pour agir en justice* (*).

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.)

La cour;

Vu l'article 61-1° du Code de procédure;

Attendu que l'action formée par les demandeurs en cassation l'a été par eux en qualité de syndics des canaux d'arrosage de la commune de Guillestre;

Attendu que cette qualité résulte d'un règlement pour l'usage des eaux des trois principaux canaux de la commune de Guillestre, approuvé le 29 juin 1837 par le préfet des Hautes-Alpes, règlement dont l'article 3 donne pouvoir à la commission syndicale d'intenter et de soutenir tous procès relatifs aux canaux dont l'administration lui est confiée;

Attendu que la légalité de l'arrêté du préfet est contestée par les défendeurs à la cassation, qui soutiennent qu'un syndicat d'arrosage, ne pouvait, aux termes des lois sur la matière, être valablement constitué que par un règlement d'administration publique;

Attendu que ledit arrêté préfectoral est un acte administratif duquel il n'appartient pas aux tribunaux de connaître; que tant que cet arrêté subsiste, et n'a point été réformé par l'autorité supérieure compétente, les syndics nommés conformément à cet arrêté ont qualité pour agir en justice;

(*) Mais la légalité des actes constitutifs d'un syndicat peut être contestée devant la juridiction administrative contentieuse, et un syndicat n'est recevable à ester devant le conseil de prefecture qu'autant qu'il a été régulièrement institué. Arrêts du 20 janvier 1843, *rivière d'Orge*, et du 29 juin 1850, *marais de Saint-Hilaire de Riez*, 2e série, t. III, p. 77, t. X, p. 789.

Attendu qu'en cet état des faits, l'exploit délivré à la requête des demandeurs en cassation, agissant en qualité de syndics, et contenant l'énonciation de leurs noms, profession et domicile, est conforme aux dispositions de l'article 61-1° du Code de procédure;

D'où il suit qu'en annulant ledit exploit, et en déclarant les syndics non recevables à agir en cette qualité, le jugement attaqué a faussement appliqué, et, par suite, violé l'article précité;

Casse.

(N° 88)

[28 mai 1851.]

Indemnités; dommages; aggravation d'une servitude; conflit. — (Vérelst c. la commune de Bondy.) — *L'aggravation d'une servitude d'écoulement des eaux qui grevait une propriété au profit d'un chemin communal, occasionnée par des travaux exécutés ou autorisés par l'autorité municipale, en vertu de ses attributions, constitue un dommage dont l'appréciation appartient à l'autorité administrative* (*). — *Une décision judiciaire qui a statué, par des moyens de droit civil, sur la question d'existence, d'étendue et d'aggravation de ladite servitude, ne fait pas obstacle à ce que la question d'indemnité soit portée devant l'autorité administrative.*

Le sieur Vérelst est propriétaire, depuis 1836, d'une maison avec dépendances, sise à Bondy, rue Saint-Médéric. Il existait, dès cette époque, dans la propriété, une mare qui était alimentée par les eaux pluviales coulant à la surface d'un chemin limitrophe. Ce chemin étant devenu la rue Saint-Médéric à la suite de la construction de plusieurs maisons sur chacun de ses côtés, les eaux ménagères de ces maisons se sont réunies auxdites eaux pluviales, et ont pris avec ces dernières leur direction vers la mare du sieur Vérelst, laquelle s'est trouvée transformée en une sorte de cloaque.

Le sieur Verelst s'est alors pourvu devant le tribunal de première instance de la Seine pour faire décider que sa propriété n'était grevée d'aucune servitude au profit de la commune de Bondy.

Par un jugement du 13 janvier 1848, passé en force de chose jugée, ce

---

(*) *Voir* dans le même sens la décision sur conflit du 21 décembre 1850, *Chevallier*, 2e série, t. X, p. 1044.

tribunal a déclaré que la commune était seulement en droit de diriger et de déverser sur le fonds Vérelst les eaux pluviales coulant naturellement à la surface de la chaussée jadis cailloutée, aujourd'hui pavée, qui a reçu le nom de rue Saint-Médéric; que cette servitude avait été aggravée par suite de l'ouverture de ladite rue et de remblais pratiqués par les riverains; qu'en conséquence, réserve était faite au sieur Vérelst de réclamer des dommages et intérêts.

Profitant de cette réserve, ce particulier a assigné de nouveau la commune en justice pour la faire condamner à lui payer 19 800 francs à titre d'indemnité. Celle-ci a opposé l'exception d'incompétence et a demandé le renvoi des parties devant la juridiction administrative. Mais le tribunal a rejeté cette exception, le 11 août 1849, et a condamné la commune à payer au demandeur des dommages-intérêts à donner par état. Ce jugement était motivé dans les termes suivants :

« Attendu qu'il ne s'agit pas d'un dommage provenant du fait d'entrepreneurs des travaux publics, mais d'un dommage par l'aggravation d'une servitude dont est grevé l'héritage de Vérelst;

» Attendu que cette contestation n'appartient pas à la jurisprudence administrative par application de la loi du 28 pluviôse an VIII; qu'il s'agit d'une atteinte continue portée à la propriété, et que les tribunaux ordinaires sont seuls compétents. »

Sur l'appel de ce jugement, le préfet de la Seine a proposé le déclinatoire.

Par arrêt du 14 janvier 1851, la cour d'appel a rejeté ce déclinatoire, en adoptant les motifs des premiers juges.

Le 1er février 1851, le préfet a élevé le conflit en ces termes :

« Considérant que la première instance introduite par le sieur Vérelst, décidée par le jugement du 13 janvier 1848, présentait uniquement à juger la question de savoir si une servitude existait au profit de la commune sur le fonds Vérelst et quelles étaient les limites de cette servitude;

» Mais que la deuxième instance, sur la décision de laquelle le tribunal civil a maintenu sa compétence par le jugement du 11 août 1849, et la cour d'appel par l'arrêt du 14 janvier courant, était complétement distincte et séparée de la première; que cette dernière contestation, en effet, n'avait plus pour but que de faire statuer sur les indemnités qui pouvaient être dues pour tout ce qui aurait été fait par la commune en dehors des limites de la servitude, ainsi, du reste, qu'il a été reconnu par le sieur Vérelst lui-même, et d'une manière positive dans son exploit introductif d'instance susvisé;

» Considérant qu'il a été constaté, par le jugement du 13 janvier 1848 que le dommage dont se plaint le sieur Vérelst provient de travaux publics exécutés par la commune ou autorisés par elle dans les limites du pouvoir municipal, et que c'est, dès lors, un tort causé par l'exécution d'un acte administratif dont le sieur Vérelst demande la réparation;

» Considérant qu'aux tribunaux administratifs seuls il appartient de connaître d'une demande de cette nature et d'attribuer au sieur Vérelst des indemnités, si aucunes sont dues, et que c'est le cas d'appliquer les dispositions de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII;

» Arrêtons : Le conflit d'attribution est élevé, etc. »

Le ministre de l'intérieur a présenté des observations tendant à la confirmation de cet arrêté de conflit.

Le tribunal des conflits a statué dans le sens de ces observations :

Au nom du peuple français,

Le tribunal des conflits,

Vu l'ordonnance du 1er juin 1828 ;

Vu la constitution de 1848 ;

Vu les articles 47 et 64 de la loi du 3 mars 1849 ;

Vu le règlement du 26 octobre 1849 ;

Vu la loi du 4 février 1850 ;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807 ;

Considérant que le jugement du 13 janvier 1848 a uniquement statué sur une question d'existence, d'étendue et d'aggravation de la servitude grevant la propriété du sieur Vérelst, servitude que réclamait la commune de Bondy en se fondant, soit sur une destination du père de famille, soit sur une prescription trentenaire ;

Considérant que si, par suite de cette décision, la commune de Bondy ne peut plus invoquer un droit privé pour repousser la prétention du sieur Vérelst, elle n'en conserve pas moins la faculté d'invoquer la compétence de l'autorité administrative pour prononcer sur le dommage qu'aurait éprouvé le sieur Vérelst par suite de travaux exécutés ou autorisés par l'autorité municipale en vertu de ses attributions ;

Considérant que cette compétence de l'autorité administrative est clairement établie par les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807 ;

Art 1er L'arrêté de conflit pris par le préfet de la Seine le 1er février 1851 est confirmé.

2. Sont considérés comme non avenus l'exploit en date du 16 février 1849, les jugements en date des 29 mars 1849, 25 juin 1850, et l'arrêt rendu par la cour d'appel de Paris le 14 janvier 1851.

(N° 89)

[31 mai 1851.]

Rivières navigables ; limites ; détermination ; droit d'alluvion ; conflit. — (Duhamel.) — *La revendication, par un particulier,*

de terrains d'alluvion que l'état soutient faire partie du lit d'un fleuve est subordonné à la délimitation de ce fleuve au point litigieux, et il appartient exclusivement à l'autorité administrative de reconnaître et de fixer les limites tant anciennes que nouvelles des fleuves et rivières navigables, et de déterminer les terrains qui se trouvent compris dans ces limites (*). — *Un arrêt de l'ancien conseil d'état portant concession à un particulier de la propriété d'une île située dans le lit d'une rivière navigable, sous certaines conditions relatives au service de la navigation, est un acte administratif dont l'interprétation ne peut appartenir qu'à l'autorité de laquelle il est émané* (**).

En vertu de la loi du 30 juin 1835, des travaux ont été exécutés par l'administration des ponts et chaussées pour rectifier le cours de la Garonne et protéger les propriétés riveraines. Ils consistent en un ensemble de lignes en tunage avec enrochements au pied, dessinant les nouvelles rives du fleuve; des épis transversaux relient, de distance en distance, ces nouvelles rives aux anciennes berges; des plantations effectuées dans l'intervalle compris entre ces tunages et la rive ralentissent la vitesse des eaux et facilitent l'atterrissement de ces parties du lit du fleuve. Sur plusieurs points, les résultats prévus sont réalisés, et les riverains ont été mis en possession des alluvions créées par les travaux de l'état. Sur d'autres, au contraire, les alluvions n'ont pas encore atteint la hauteur nécessaire pour être sorties du lit du fleuve : c'est une portion de ces alluvions en voie de formation, située dans les communes de Casseuil et de Barie, qui a donné lieu au litige actuel.

Le sieur Duhamel a réclamé, par une signification en date du 17 novembre 1842, la jouissance immédiate de ces alluvions comme étant une dépendance de ses propriétés. L'administration des ponts et chaussées, dans le but de démontrer qu'aucune entreprise sur les propriétés des riverains ne pouvait lui être reprochée, a provoqué la délimitation administrative du lit de la Garonne. Cette opération, après décision du ministre des travaux publics, du 24 janvier 1844, s'est terminée par un arrêté préfectoral du 15 octobre suivant.

Le sieur Duhamel fit alors des démarches pour obtenir la réformation de cet arrêté, à raison de ce qu'il comprenait, dans les limites de la Garonne, des terrains dont il était propriétaire, en vertu de titres authentiques, le premier, du 16 mars 1724, portant vente à l'un de ses auteurs, par les commissaires généraux députés par le roi, de l'ile de Casseuil, située sur la rive droite de la Garonne; et le deuxième, portant concession, par lettres patentes du 12 juillet 1763, de l'île ou gravier blanc, situé commune de Barie, sur la rive gauche du fleuve, à la charge, entre autres conditions, de souffrir, dans

(*) *Voir* dans le même sens la décision du tribunal des conflits du 3 juin 1850, *Vignat*, 2e série, t. X, p. 751.

(**) *Voir* la décision du 1er juillet 1850, *de Gouvello*, 2e série, t. X, p. 802.

l'intérêt de la navigation, la destruction de la concession elle-même, et d'une île qui s'était formée au devant de sa propriété.

En suite de ces démarches, le ministre des travaux publics prescrivit une vérification contradictoire de la délimitation; mais cette vérification ne put avoir lieu, M. Duhamel ayant refusé d'y concourir.

Le 3 septembre 1850, ce propriétaire assigna l'état devant le tribunal de Bazas pour se faire déclarer propriétaire des terrains compris dans la limite du fleuve, faire condamner l'état à le laisser jouir à l'avenir des produits et fruits dont ils sont susceptibles, et à lui payer 2 000 francs pour les produits que l'état aurait indûment perçus.

Sur cette demande, le préfet de la Gironde a proposé, le 29 novembre suivant, un déclinatoire reposant sur deux moyens : le premier pris de ce que les tribunaux ne peuvent statuer sur la délimitation de la largeur du lit d'un fleuve; le second fondé sur ce que l'interprétation de l'acte du 12 juillet 1763 ne peut appartenir qu'à l'administration, attendu qu'il constitue un acte émané de l'autorité souveraine.

Mais le tribunal de Bazas, par un jugement du 11 février 1851, s'est déclaré compétent en se fondant sur les motifs suivants :

« Sur le premier moyen du déclinatoire :

» Attendu qu'il n'y a pas lieu, dans l'espèce, de procéder à une nouvelle délimitation du fleuve, puisque cette opération a été déjà faite par l'arrêté préfectoral du 15 octobre 1844 ;

» Que Louis Duhamel ne demande pas au tribunal d'apprécier cet arrêté, puisque, dans ses dernières conclusions, il déclare, au contraire, l'accepte dans tout son contenu;

» Qu'il ne demande pas non plus, comme dans l'exploit introductif d'instance, la prise de possession du terrain litigieux, puisqu'il renonce, quant à présent, à la restitution des fruits perçus par l'administration; mais qu'il se borne à demander au tribunal que son droit de propriété soit reconnu et déclaré;

» Attendu, en droit, que l'autorité judiciaire est compétente, ainsi que l'a jugé, du reste, le tribunal des conflits, le 20 mai 1850, pour statuer sur une question de propriété relative au domaine public, lorsque le particulier se borne à demander d'être reconnu propriétaire du terrain litigieux, sans en réclamer la prise de possession, et dans le seul but d'arriver à réclamer une indemnité à raison de l'expropriation qu'il aurait soufferte;

» Qu'ainsi tombe le premier moyen du déclinatoire;

» Sur le second moyen, pris de ce que l'interprétation d'un acte émané de l'autorité souveraine ne peut appartenir qu'à l'administration :

» Attendu que ce principe, vrai lorsqu'il s'agit d'actes administratifs qui doivent être exécutés selon les règles administratives, ne saurait s'appliquer au cas où, comme dans l'espèce, il s'agit d'un contrat amiable intervenu entre l'état et un particulier et qui doit être exécuté selon le droit civil;

» Qu'en fait, le tribunal n'est actuellement saisi que d'une demande en revendication du terrain désigné et circonscrit dans le contrat du 12 juillet 1763, demande qui est essentiellement du ressort de l'autorité judiciaire, et

que, sous ce rapport, le second moyen d'incompétence ne saurait non plus être accueilli. »

Le 24 février 1851, le préfet de la Gironde a élevé le conflit en ces termes :

« Considérant que les prétentions de M. Duhamel tendent au fond :

» A se faire déclarer par le tribunal propriétaire d'une portion du lit du fleuve faisant, à ce titre, partie du domaine public, lequel n'est pas susceptible de propriété privée ;

» A attribuer à l'autorité judiciaire le droit de déterminer le sens et les effets des actes des 16 mars 1724 et 12 juillet 1763 passés dans la forme administrative, qui ont préparé ou consommé la vente de biens nationaux ;

» Considérant que, sous ce double point de vue, l'action dont il s'agit est uniquement du ressort de l'autorité administrative, et qu'elle est même dominée par une question préjudicielle, à savoir une délimitation définitive du lit de la Garonne, le long des propriétés de M. Duhamel, laquelle délimitation, aux termes d'une résolution prise, le 29 septembre 1846, par le sous-secrétaire d'état des travaux publics, n'est susceptible d'être effectuée que contradictoirement entre les agents de l'administration et M. Duhamel, par suite des incessantes réclamations dirigées par ce dernier contre l'arrêté préfectoral du 15 octobre 1844, qui avait réglé cette délimitation sans sa participation ;

» Considérant que ledit M. Duhamel a été, depuis, vainement invité à coopérer à l'opération d'une délimitation définitive ;

» Attendu que, par le déclinatoire par nous présenté à la date des 29 novembre et 22 janvier derniers, nous avons en conséquence conclu à ce que le tribunal de Bazas se déclarât incompétent par les motifs qu'il s'agissait : 1° de la délimitation définitive du lit de la Garonne ; 2° de l'interprétation d'actes émanés de l'autorité souveraine ;

» Que, néanmoins, par son jugement du 11 février courant, ce tribunal se déclare compétent sur ces deux points ;

» Considérant qu'il résulte des principes établis par les lois et décrets ci-dessus visés, ainsi que de la jurisprudence du tribunal des conflits confirmative de celle de l'ancien conseil d'état (arrêts des 7 mars, 8 avril et 20 mai 1850), qu'il appartient exclusivement à l'autorité administrative de prononcer sur la limite du lit des fleuves, spécialement de décider si les atterrissements formés le long des propriétés riveraines ont continué à en faire ou non partie, et d'interpréter également les actes qui, passés en la forme administrative, ont préparé ou consommé la vente des biens nationaux ;

» Que, néanmoins, en retenant à tort la cause portée devant lui par M. Duhamel, le tribunal de Bazas, par son jugement précité du 11 février 1851, porte atteinte à ces principes puisqu'il tranche indirectement une question de délimitation, en décidant qu'il n'y a pas lieu à donner suite à celle jugée nécessaire par l'autorité administrative, et aussi puisqu'il entend prononcer sur la valeur et les effets d'actes passés dans la forme administrative contenant concession de biens nationaux, à la charge de souffrir les ouvrages jugés nécessaires pour la destruction de ces mêmes biens dans un intérêt public ;

» Arrêtons : Le conflit d'attribution est élevé à l'encontre du jugement

rendu, le 11 février 1851, par le tribunal civil de Bazas, entre le sieur Duhamel et l'état. Ladite cause est revendiquée pour l'autorité administrative. »

Le sieur Duhamel a présenté les observations suivantes sur cet arrêté de conflit : L'acte administratif qui détermine les limites du domaine public n'a pas toujours et uniquement pour but de constater un fait actuellement existant, mais aussi, et le plus souvent, de rectifier, soit au profit, soit au détriment de la propriété riveraine, les limites actuellement posées dans un but d'utilité générale. D'aileurs, en admettant même que l'administration constate uniquement les limites actuelles, il se pourrait en fait qu'elle eût, par mégarde, empiété sur les propriétés voisines. Dans l'un et l'autre cas, il y aurait usurpation d'une propriété privée, et droit par conséquent pour le propriétaire de faire consacrer ce fait, non dans le but d'attaquer l'acte administratif de délimitation ou de se faire adjuger une portion du domaine public, désormais soustraite à la propriété privée, mais uniquement dans le but d'obtenir une indemnité d'expropriation. Cette distinction entre le droit de délimitation et le droit de propriété, admise par le tribunal des conflits, dans sa décision du 20 mai 1850, *Fixes*, a été observée dans l'espèce par le tribunal de Bazas, dont le jugement est, dès lors, conforme à la jurisprudence établie. A l'égard de l'arrêt de 1763, le sieur Duhamel faisait observer que cet acte n'avait pas besoin, dans l'espèce, d'interprétation, puisqu'il n'était produit dans la cause que pour constater le droit de propriété du demandeur, non pas sur lès terrains litigieux, mais sur le sol primitif auquel ils sont venus se joindre par alluvion; qu'il ne s'agissait, sous ce rapport, que de l'accession, en vertu de l'article 556 du Code civil, à un droit de propriété incontesté résultant de l'acte de 1763, de terrains auxquels l'administration contestait le caractère que leur attribuait le demandeur. Par ces motifs, le sieur Duhamel a conclu à l'annulation de l'arrêté de conflit.

Les ministres des finances et des travaux publics ont présenté, au contraire, des observations tendant au maintien de cet arrêté. L'arrêté de délimitation du lit d'un fleuve, ont-ils dit en substance, n'est pas un acte attributif de propriété; il constate un fait matériel et déclare que le lit du fleuve s'arrête à un point que la hauteur des eaux seule détermine. Le tribunal ne peut donc être saisi de la question de propriété des terrains sur lesquels le sieur Duhamel prétend avoir des droits, puisqu'elle est tranchée par l'acte administratif de délimitation, sauf pourvoi devant le ministre des travaux publics. Il n'y a pas de titre qui puisse prévaloir contre le fait administrativement constaté que le fleuve a telle ou telle étendue; et aucune indemnité ne peut être due à raison des envahissements naturels du lit du fleuve. Il en serait autrement dans une espèce où il s'agirait d'un terrain qui était antérieurement dans le commerce, et qui serait devenu une dépendance du domaine public, soit par l'exécution de travaux qui lui auraient imprimé ce caractère, soit par incorporation à une voie publique, par suite de l'élargissement d'une route ou des francs-bords d'un canal; mais de semblables circonstances ne peuvent se présenter dans la délimitation du lit naturel d'une rivière.

Le tribunal des conflits a rendu la décision suivante :

Au nom du peuple français,

Le tribunal des conflits,

Vu l'ordonnance de 1669, la loi des 22 décembre 1789-8 janvier 1790, celle des 12-20 août 1790, et l'arrêté du 19 ventôse an VI ; les lois des 16-24 août 1790, 16 fructidor an III et 28 pluviôse an VIII ;

Vu la constitution de 1848, la loi du 3 mars 1849, celle du 4 février 1850, le règlement du 26 octobre 1849, les ordonnances des 1er juin 1828 et 12 mars 1831 ;

Considérant que le sieur Duhamel invoque, soit les principes du Code civil, soit un arrêt de l'ancien conseil du roi rendu le 12 juillet 1763, à l'appui de la demande qu'il a formée à l'effet d'être déclaré propriétaire des divers terrains qui seraient compris dans les limites de la Garonne, telles qu'elles se trouvent reconnues et fixées par l'arrêté préfectoral du 15 octobre 1844 ;

Considérant que cette question de propriété privée, en tant qu'elle est fondée sur les dispositions du Code civil, est subordonnée à la reconnaissance et à la fixation des limites anciennes ou nouvelles du fleuve ; mais que cette reconnaissance et détermination de l'étendue de cette portion du domaine public appartient, aux termes des lois susvisées, exclusivement à l'autorité administrative, qui est chargée de maintenir et d'assurer le libre cours des eaux et de la navigation ;

Considérant, *en ce qui touche le moyen tiré de l'arrêt du conseil de* 1763, que le tribunal de Bazas a reconnu que, le sens et la portée de l'arrêt étant contestés entre le sieur Duhamel et l'état, il y a lieu de l'interpréter, et qu'il s'est déclaré compétent pour faire l'interprétation ; mais que l'arrêt dont il s'agit, contenant une concession faite par l'autorité administrative supérieure, sous certaines conditions relatives au service de la navigation, est un acte administratif dont l'interprétation ne peut appartenir qu'à l'autorité de laquelle il est émané ;

Art. 1er. L'arrêté de conflit pris, le 24 février 1851, par le préfet de la Gironde, est confirmé en ce qu'il revendique pour l'autorité administrative : 1° le droit exclusif de reconnaître et de fixer les limites tant anciennes que nouvelles de la Garonne, et de déterminer les terrains qui se trouvent compris dans ces limites ; 2° le droit d'interpréter, à titre de question préjudicielle, l'arrêt du conseil du 12 juillet 1763, portant concession de l'île de Barie.

2. Sont considérés comme non avenus, en ce qu'ils ont de contraire à la présente décision, l'exploit introductif d'instance du 3 septembre 1850, les conclusions en date du 11 janvier 1851, et le jugement du 11 février 1851.

(N° 90)

[31 mai 1851.]

Moulins et usines; pouvoir réglementaire; enquêtes, publicité. — (Fresnel.) — *Il appartient à l'administration de régler le régime des moulins et usines. — Les actes du gouvernement en cette matière ne peuvent être attaqués par la voie contentieuse que dans le cas où les formalités prescrites par les lois et règlements n'auraient pas été remplies. — Il n'est pas nécessaire, pour la régularité d'une enquête préparatoire d'un règlement d'eau, que les propositions des ingénieurs soient notifiées individuellement au propriétaire de l'usine qu'il s'agit de réglementer; il suffit qu'elles soient publiées et affichées, dans la commune, en la forme ordinaire* (*). — *Un usinier ne peut attaquer, comme étrangères au règlement de son usine, des prescriptions du décret réglementaire ayant pour objet d'assurer à ses frais et sous la réserve des usages et règlements antérieurs, soit le libre écoulement des eaux retenues par son usine, soit la réparation des ouvrages qui s'y rattachent.*

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu les requêtes sommaire et ampliative présentées par le sieur Fresnel, propriétaire à Duvy (Oise), tendant à ce qu'il plaise au conseil d'état annuler, comme n'ayant pas été précédé d'une enquête régulière, un arrêté du président de la république du 28 mars 1849 portant règlement du régime des eaux du moulin dit de la Carrière, que le requérant possède sur la rivière Sainte-Marie, dans la commune de Duvy, lequel arrêté a prescrit qu'il serait construit, à un point déterminé, un déversoir de 6m.40 de longueur;

Vu la demande formée par les sieurs Hervaux, Longuet et consorts, à l'effet d'obtenir le règlement du régime des eaux du moulin de la Carrière, ensemble l'opposition formée à cette demande par le sieur Fresnel, le 10 février 1844, et le certificat du maire de la

(*) Même décision à l'égard de la demande des tiers en règlement d'une usine. Arrêt du 21 avril 1848, *Lepetit et de la Bourdonnaie*, 2e série, t. VIII, page 293.

commune de Duvy, en date du 18 janvier 1844, constatant que la demande dont il s'agit a été publiée et affichée;

Vu le procès-verbal de visite des lieux, dressé le 20 novembre 1845, par le sieur Gosselin, ingénieur des ponts et chaussées;

Vu le certificat du maire de la commune de Duvy, en date du 20 août 1848, constatant que l'enquête sur le projet de règlement du moulin de la Carrière a été annoncée, par voie d'affiches, dans la même commune, et qu'il n'a été fait aucune réclamation dans le délai fixé par ladite enquête;

Vu les lois des 12-20 août 1790 et 28 septembre-6 octobre 1791;

Vu l'arrêté du directoire exécutif du 19 ventôse an VI;

Sur le moyen tiré de ce que l'arrêté attaqué n'aurait pas été précédé de l'accomplissement des formalités prescrites par les lois et règlements:

Considérant qu'il appartient à l'administration de régler le régime des moulins et usines, et que les actes du gouvernement, en cette matière, ne peuvent être attaqués par la voie contentieuse que dans le cas où les formalités prescrites par les lois et règlements n'auraient pas été remplies;

Considérant qu'il est établi que la demande formée par le sieur Hervaux et consorts, à l'effet de faire régler le régime des eaux de l'usine du sieur Fresnel, a donné lieu à l'instruction exigée par les règlements; que le sieur Fresnel a été entendu dans cette instruction et a présenté ses observations sur la disposition contre laquelle il réclame aujourd'hui; qu'enfin l'enquête ouverte ultérieurement, sur les propositions des ingénieurs, a été annoncée et publiée en la forme ordinaire (*); qu'ainsi l'arrêté attaqué a été régulièrement rendu;

Sur le moyen tiré de ce que l'arrêté attaqué prescrirait des travaux étrangers au règlement de l'usine et contiendrait ainsi un excès de pouvoir (**):

(*) Selon le sieur Fresnel, l'instruction était irrégulière, parce que les propositions des ingénieurs ne lui avaient pas été personnellement notifiées, mais avaient été seulement affichées à la mairie de Duvy.

(**) Le règlement attaqué avait mis à la charge de l'usinier, d'une part, le rejointoiement et la réparation du pont de décharge d'un ancien étang placé sous la route départementale n° 4, de Chantilly à Villers-Cotterets, et le curage de la rivière au-dessous de ce pont; et, d'autre part, l'entretien perpétuel des trois ponts ou aqueducs établis sous la même route et destinés au service du moulin. Ces dispositions étrangères, suivant le sieur Fresnel, au règlement de l'usine, constituaient un excès de pouvoir, notamment en ce qu'elles réglementaient le curage de la rivière de Sainte-Marie en dehors des conditions prescrites par la loi du 14 floréal an XI.

Considérant qu'en assurant, aux frais du sieur Fresnel et sous la réserve des usages et règlements antérieurs, le libre écoulement des eaux retenues par son usine et la réparation des ouvrages qui s'y rattachent, l'administration n'a pas excédé ses pouvoirs;

Art. 1er. La requête du sieur Fresnel est rejetée.

(N° 91)

[31 mai 1851.]

Entrepreneur; métrés; états de situation; réclamation; déchéance prétendue. — (Simard et Hubert.) — *Décidé, par appréciation des circonstances de la cause, que l'entrepreneur avait déduit suffisamment, dans les dix jours, les motifs de son refus d'accepter un métré et un état de situation à lui notifiés, et que, dès lors, sa réclamation ne tombait pas sous l'application de la déchéance prononcée par l'article 32 des clauses et conditions générales.*

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu le pourvoi formé par le ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté du conseil de préfecture de l'Aube, en date du 31 décembre 1849, qui a déclaré inadmissible la fin de non-recevoir opposée par l'administration des ponts et chaussées, en vertu de l'article 32 des clauses et conditions générales, à une réclamation des sieurs Simard (Pierre-Prosper) et Hubert (Claude), entrepreneurs de travaux de rectification de rampes sur la route nationale n° 19 de Paris à Bâle, et a ordonné, avant faire droit, qu'il serait procédé par le sieur Oger, ancien conducteur des ponts et chaussées, en présence d'un ingénieur et du sieur Simard ou de son représentant, à la vérification des causes donnant lieu aux différences existant entre les états de situation de l'administration et ceux des sieurs Simard et Hubert; ce faisant, rejeter définitivement ladite réclamation;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que, sur la notification qui lui a été faite, le 13 septembre 1847, du métré et de l'état de situation dressés par les in-

génieurs, le sieur Simard a adressé au préfet de l'Aube, le 17 du même mois, une réclamation accompagnée d'un état qui contenait, avec l'indication des quantités évaluées par mètres, des prix par unité et des dépenses par article, le détail des terrassements, des extractions et des travaux d'art qu'il prétendait avoir exécutés, et dont le montant aurait excédé de 4 714f.30 celui du décompte qui lui était présenté et qu'il refusait d'accepter (*) ;

Considérant que ladite réclamation déduisait suffisamment les motifs de ce refus; qu'elle permettait de rechercher et de constater en temps utile les erreurs qui auraient pu être commises dans le décompte et les causes de ces erreurs, et qu'elle satisfaisait ainsi au vœu de l'article 32 des clauses et conditions générales; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture de l'Aube a décidé qu'elle ne pouvait être rejetée par application dudit article;

Art. 1er. Le pourvoi du ministre des travaux publics est rejeté.

(N° 92)

[7 juin 1851.]

Police du roulage; poursuites mal dirigées; dépens. — (Demoiselle Hunsicker.) — *Décidé que le réquérant n'avait encouru aucune responsabilité à l'occasion de certaines voitures trouvées en contravention, les unes parce qu'elles appartenaient à son vendeur au moment de la constatation, les autres parce qu'il n'était pas établi qu'elles fussent sa propriété. — L'administration exerçant des poursuites en matière de grande voirie ne saurait être condamnée aux dépens.*

La décision suivante a été rendue sur le pourvoi formé par la demoiselle Hunsicker, cessionnaire de l'établissement du sieur Cloquet, aubergiste et commissionnaire de roulage à la Villette, contre six arrêtés du conseil de pré-

(*) Suivant le ministre, la réclamation du sieur Simard aurait dû, pour remplir le vœu de l'article 32 des clauses et conditions générales, être accompagnée de la production des notes, des attachements pris par l'entrepreneur ou ses commis en cours d'exécution, ou du moins faire connaître les dimensions, les calculs, au moyen desquels le requérant obtenait des quantités différentes de celles portées au métré officiel.

fecture de la Seine, en date du 9 juillet 1849, qui l'ont condamnée à autant d'amendes s'élevant à 300 francs, pour contraventions à la police du roulage.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu les lois des 29 floréal an X et 7 ventôse an XII, le décret du 23 juin 1806 et l'ordonnance du 2 octobre 1844;

Vu l'article 42 de la loi du 3 mars 1849;

En ce qui touche les contraventions constatées par les procès-verbaux des 24 décembre 1846, 13 *janvier*, 8 *et* 17 *février* 1847 :

Considérant qu'il est établi qu'à cette époque, la demoiselle Hunsicker n'avait point encore commencé à exploiter l'établissement du sieur Cloquet, qui ne lui a été cédé que le 20 mars suivant; qu'ainsi elle ne pouvait être déclarée responsable des contraventions dont il s'agit;

En ce qui touche la contravention constatée par le procès-verbal du 22 *mai* 1847 :

Considérant qu'il ne résulte pas de l'intruction que la voiture à l'occasion de laquelle a été dressé ledit procès-verbal appartenait à la demoiselle Hunsicker (*);

En ce qui touche les conclusions de la requérante à fin de dépens :

Considérant que l'article 130 du Code de procédure civile, dont les dispositions ont été étendues, par l'article 42 de la loi du 3 mars 1849, aux instances suivies devant le conseil d'état, ne saurait recevoir son application aux poursuites exercées par l'administration en matière de grande voirie;

Art. 1er. Les arrêtés ci-dessus visés du conseil de préfecture de la Seine, du 9 juillet 1849, sont annulés. La demoiselle Hunsicker est et demeure déchargée des condamnations prononcées contre elle par lesdits arrêtés.

2. Le surplus des conclusions de la demoiselle Hunsicker est rejeté.

(*) La demoiselle Hunsicker a établi qu'elle n'était pas propriétaire de la voiture trouvée en contravention, bien qu'elle portât la plaque et le nom du sieur Cloquet, son cédant. Elle a expliqué ce fait en faisant connaître que les voitures du sieur Cloquet avaient été vendues aux enchères, le 8 septembre 1816, à des particuliers de la Villette et des environs qui avaient continué de les faire voyager sous le nom du précédent propriétaire.

(N° 93)

[7 juin 1851.]

Grande voirie; contravention; constatation par la gendarmerie. — Police du roulage; défaut de plaque. — (Dudefoy.) — *Tout militaire du corps de la gendarmerie, s'il est d'ailleurs dans l'exercice de ses fonctions, a qualité pour dresser procès-verbal des contraventions en matière de grande voirie, non-seulement dans la circonscription de la brigade dont il fait partie ou dans le ressort du tribunal de première instance devant lequel il a prêté serment, mais encore sur tout autre point du territoire de la république.*

Ainsi jugé par la décision suivante rendue sur le pourvoi formé par le ministre des travaux publics contre un arrêté du conseil de préfecture de Seine-et-Oise, qui avait refusé de donner suite à un procès-verbal de contravention en matière de police du roulage, dressé par deux gendarmes, en se fondant sur ce que les deux agents rédacteurs, appartenant à une brigade du département de la Seine, n'auraient pas eu qualité pour constater une contravention commise dans le département de Seine-et-Oise (art. 150 et 179 de l'ordonnance réglementaire du 29 octobre 1820).

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la loi du 28 germinal an VI, sur l'organisation de la gendarmerie nationale;

Vu l'ordonnance du roi du 29 octobre 1820, portant règlement sur le service de la gendarmerie;

Vu la loi du 21 juin 1836, sur le serment des militaires du corps de la gendarmerie;

Considérant qu'aux termes de l'article 1er de la loi du 28 germinal an VI et de l'article 1er de l'ordonnance réglementaire du 29 octobre 1820, la gendarmerie est chargée d'assurer, dans toute l'étendue de la république, le maintien de l'ordre et l'exécution des lois; qu'aux termes des mêmes articles, une surveillance continue et répressive constitue l'essence de son service, et qu'aux termes de l'article unique de la loi du 21 juin 1836, le serment exigé de tout officier, sous-officier, ou militaire du corps de la gendarmerie ne doit être

prêté *qu'une fois par chaque militaire, pendant la même période d'activité;*

Considérant, d'autre part, qu'aux termes du § 18 de l'article 179 de l'ordonnance du 29 octobre 1820, les brigades de gendarmerie sont spécialement chargées de dresser des procès-verbaux des contraventions en matière de grande voirie ;

Considérant que du rapprochement des dispositions ci-dessus rappelées il résulte que tout militaire du corps de la gendarmerie, étant d'ailleurs dans l'exercice de ses fonctions, a qualité pour dresser procès-verbal des contraventions en matière de grande voirie, non-seulement dans la circonscription de la brigade dont il fait partie ou dans le ressort du tribunal de première instance devant lequel il a prêté serment, mais encore sur tout autre point du territoire de la république ;

Considérant qu'il n'est pas contesté que les gendarmes Muller et Gourmez étaient dans l'exercice de leurs fonctions; qu'en conséquence, ils avaient qualité pour dresser procès-verbal de la contravention commise par le sieur Dudefoy, et que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a déclaré qu'il n'y avait lieu d'y donner suite ;

Considérant qu'aux termes de l'article 34 du décret du 23 juin 1806, tout propriétaire de voiture de roulage est tenu, à peine de 25 francs d'amende, de faire peindre, en caractères apparents, son nom et son domicile sur une plaque de métal fixée à ladite voiture ; qu'il résulte du procès-verbal que la voiture du sieur Dudefoy circulait sur une route nationale sans être munie de la plaque de métal exigée par ledit article ;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du département de Seine-et-Oise, en date du 7 juin 1850, est annulé.

2. Le sieur Dudefoy est condamné à 25 francs d'amende.

(N° 94)

[14 juin 1851.]

Routes; puits en saillie; travaux non autorisés. — Grande voirie; contravention; amende à la charge d'une commune. — (Commune de Tournon.) — *La transformation non autorisée d'un*

puits faisant saillie sur la voie publique en un corps de pompe, constitue une contravention à l'arrêt du conseil du 27 février 1765, donnant lieu à l'amende et à la démolition des ouvrages exécutés sur la partie retranchable. — Mais la suppression du puits ne peut être ordonnée par le conseil de préfecture qu'autant qu'il aurait été construit en contravention aux lois et règlements de la grande voirie. — Les amendes encourues pour des contraventions de grande voirie sont applicables aux communes, aussi bien qu'aux particuliers (*).

Il existait dans une des rues de Tournon (Indre), occupée par la route départementale n° 10, un puits communal surmonté d'une maçonnerie en assez mauvais état et qui était en saillie d'environ 0m.80 sur l'alignement. Le sieur Brun, maire de cette ville, agissant en vertu d'une délibération du conseil municipal, mais sans autorisation de l'autorité administrative compétente, a fait détruire la maçonnerie ancienne de ce puits, recouvrir l'orifice par un dallage et établir une pompe qui verse les eaux sur la route.

Cette contravention a été déférée au conseil de préfecture de l'Indre, qui, par arrêté du 19 décembre 1849, a condamné la commune à 16 francs d'amende et ordonné la suppression du puits et de la pompe.

Le maire de Tournon a attaqué cet arrêté devant le conseil d'état : 1° parce qu'il avait considéré comme faits, sur la voie publique, des travaux exécutés sur un terrain communal ; 2° parce qu'il avait ordonné la suppression du puits, suppression qui n'aurait dû être prononcée qu'à l'égard des travaux exécutés sans autorisation ; 3° parce qu'il avait condamné la commune à une amende, et que cette peine ne peut être encourue par une communauté d'habitants.

Le ministre des travaux publics a fait observer :

Sur le premier moyen, que le plan d'alignements plaçait le puits presque tout entier en dedans de la limite de la route, et que, par conséquent, aucune réparation n'avait pu y être faite sans autorisation, alors même qu'il serait démontré que l'emplacement appartient à la commune ;

Sur le second moyen, que la critique du pourvoi était fondée, et que si le puits ou la pompe présentait des dangers pour la circulation, l'administration seule avait le droit d'en prescrire la suppression par mesure de sûreté publique, sous la réserve du droit de la commune à une indemnité ;

Enfin, sur le troisième moyen, que, si une peine corporelle ne peut atteindre qu'un individu reconnu être l'auteur d'un délit, il en est autrement des peines pécuniaires dont les départements ni les communes ne sont affranchis par aucun texte de loi.

Le conseil d'état a statué en ces termes :

(*) Même décision à l'égard des départements : ordonnance du 23 juillet 1841, *Canaux d'Orléans et de Loing*, 2e série, tome I, page 306.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu l'arrêt du conseil du 27 février 1765, les lois des 28 pluviôse an VIII et 29 floréal an X, le décret du 16 décembre 1811 et la loi du 23 mars 1842;

En ce qui touche l'amende :

Considérant qu'aux termes de l'arrêt du conseil du 27 février 1765, il est interdit à tous propriétaires de construire, reconstruire ou réparer sans autorisation aucun bâtiment ou édifice joignant les voies publiques;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le maire de la commune de Tournon, agissant en cette qualité et en vertu d'une délibération du conseil municipal, a fait exécuter, sans autorisation, des travaux de réparation ou de reconstruction à un puits communal, situé le long de la route départementale n° 10, dans la traverse de Tournon; qu'ainsi c'est avec raison que l'arrêté attaqué a condamné ladite commune à l'amende par elle encourue;

En ce qui touche la suppression du puits :

Considérant qu'il n'est pas établi que le puits dont il s'agit ait été construit en contravention aux lois et règlements de la grande voirie; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture de l'Indre a ordonné la suppression dudit puits;

En ce qui touche la démolition des travaux d'établissement de la pompe placée sur le puits ;

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il n'y a pas lieu d'ordonner la démolition desdits travaux;

Art. 1er. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture de l'Indre, en date du 19 décembre 1849, est annulé dans celles de ses dispositions, par lesquelles il a ordonné la suppression du puits communal, qu'il a déclaré exister sous le sol de la route départementale n° 10 et la démolition des travaux d'établissement de la pompe placée sur ledit puits.

2. Le surplus des conclusions de la commune de Tournon est rejeté.

(N° 95)

[14 juin 1851.]

Chemins de halage; abattage d'arbres; contravention prétendue. — (Dufont.) — *Les propriétaires d'arbres plantés sur les chemins de halage ont le droit de les abattre sans autorisation préalable.*

Le conseil de préfecture du Nord avait jugé le contraire en se fondant sur ce que l'abattage non autorisé constituait une contravention à l'article 101 du décret du 16 décembre 1811, rendu applicable aux rivières navigables par le décret du 12 avril 1812.

Cet arrêté a été annulé par la décision suivante du conseil d'état rendue sur le pourvoi du sieur Dufont et sur les conclusions conformes du ministre des travaux publics.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la requête présentée par le sieur Adolphe Dufont, propriétaire, demeurant à Valenciennes, tendant à ce qu'il plaise au conseil: annuler un arrêté du conseil de préfecture du Nord, en date du 26 avril 1850, qui l'a condamné à 75 francs d'amende et aux frais pour avoir fait abattre, sans autorisation, cinq arbres à lui appartenant, plantés sur le chemins de halage de l'Escaut, à environ 300 mètres de la borne kilométrique n° 33; ce faisant, le décharger des condamnations contre lui prononcées; et condamner l'état aux dépens;

Vu l'ordonnance du mois d'août 1669, les décrets des 16 décembre 1811 et 10 avril 1812, et la loi du 3 mars 1849;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que les arbres abattus par le sieur Dufont étaient plantés, dans la zone du chemin de halage de l'Escaut, sur un terrain qui lui appartenait;

Considérant qu'aucune disposition de loi ni de règlement n'interdit aux propriétaires d'arbres plantés sur les chemins de halage de les abattre sans autorisation préalable; que si le décret du 10 avril 1812 a rendu applicable aux canaux et rivières navigables le titre 9 du décret du 16 décembre 1811 contenant règlement sur la construction, la réparation et l'entretien des routes, la même ex-

tension n'a pas été donnée à l'article 101 dudit décret, compris sous le titre 8, article qui a seul servi de base à la condamnation prononcée par le conseil de préfecture contre le sieur Dufont;

En ce qui touche les conclusions tendant à ce que l'état soit condamné aux dépens :

Considérant que l'article 130 du Code de procédure civile, dont les dispositions ont été étendues, par l'article 42 de la loi du 3 mars 1849, aux instances suivies devant le conseil d'état, ne saurait recevoir son application aux poursuites exercées par l'administration en matière de grande voirie;

Art. 1er. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du Nord, en date du 26 avril 1850, est annulé.

2. Le sieur Dufont est déchargé des condamnations prononcées contre lui par ledit arrêté.

3. Le surplus des conclusions du sieur Dufont est rejeté.

(N° 96)

[14 juin 1851.]

Domaine public; rivières navigables; délimitation; arrêté préfectoral; question de propriété. — (Vignat.) — *En cas de contestation relative à des terrains qu'un particulier revendique à titre d'alluvion et que l'administration soutient faire encore partie du lit d'un fleuve, le préfet n'excède pas ses pouvoirs en prenant, dans le cours de l'instance judiciaire, un arrêté portant délimitation du lit du fleuve au point litigieux, en même temps qu'il élève le conflit à l'encontre du jugement qui a rejeté le déclinatoire par lequel il réclamait pour l'autorité administrative le droit de procéder préalablement à cette délimitation.*

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la requête présentée au nom du sieur Vignat, avoué à la cour d'appel de Lyon, par laquelle il conclut à ce qu'il plaise annuler, pour excès de pouvoir, un arrêté pris par le préfet du département le 11 septembre 1849, pour délimiter le lit du Rhône, alors qu'une instance avait été commencée par le sieur Vignat devant le tribunal

de Trévoux, et que le préfet avait élevé le conflit après avoir vu rejeter son déclinatoire (*) ;

Vu les lois des 22 décembre 1789 (article 2, section 3) et 16-24 août 1790 (article 13, titre 2), la loi du 6 septembre 1790, l'arrêté du 19 ventôse an VI, la loi du 29 floréal an X, les articles 556, 557 et 563 du Code civil ;

Vu les ordonnances des 1er juin 1828 et 12 mars 1831, le règlement du 26 octobre 1849 ;

Considérant que le déclinatoire proposé par le préfet du département de l'Ain dans l'instance pendante devant le tribunal de Trévoux entre le sieur Vignat et l'état, et le jugement qui a rejeté ce déclinatoire, ne faisaient pas obstacle à ce que le préfet prît, dans la limite de ses pouvoirs, les mesures administratives qu'il jugeait nécessaires pour reconnaître les limites du domaine public (**).

Art. 1er. La requête du sieur Vignat est rejetée.

(N° 97)

[21 juin 1851.]

Procédure; signification; délai du pourvoi. — (Dᵉ Bienaimé.) — *La notification d'un arrêté du conseil de préfecture faite par le préfet à la partie, avec sommation de l'exécuter, fait courir contre l'administration le délai du recours au conseil d'état* (***).

(*) Ce conflit a été vidé par la décision du tribunal des conflits du 5 juin 1850, rapportée au volume de 1850, page 751.

(**) Suivant le commissaire du gouvernement qui a donné des conclusions dans cette affaire, le préfet en reconnaissant les limites du domaine public au devant de la propriété du sieur Vignat, et en déclarant le fait préexistant de l'incorporation des terrains litigieux à ce domaine, n'avait pas jugé une question de propriété. Son arrêté, pris dans la limite de ses pouvoirs, n'était pas, d'ailleurs, de nature à influer sur la solution de la question de compétence (22 mai 1850, *commune de Lattes*).

(***) *Voir* dans le même sens, l'arrêt du 16 avril 1851, ci-dessus, p. 176. Une décision du 29 juin 1851 (*affaire Gausseran*) a également rejeté comme tardif un pourvoi du ministre contre un arrêté du conseil de préfecture rendu entre l'état et un entrepreneur, ledit pourvoi introduit dans les trois mois de la transmission faite par le préfet au ministre de l'arrêté attaqué, mais plus de trois mois après la notification dudit arrêté faite à l'entrepreneur par le préfet au nom de l'état.

— *Pas de dépens à la charge de l'administration en matière de poursuites pour contravention de grande voirie:*

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu le pourvoi du ministre des travaux publics tendant à ce qu'il plaise au conseil réformer en partie un arrêté du conseil de préfecture de l'Aube, en date du 12 décembre 1848, lequel a condamné seulement à l'amende et aux frais la dame Bienaimé, propriétaire à Troyes, pour avoir fait réparer sans autorisation préalable, la façade d'une maison qui fait saillie sur la route nationale de Paris à Bâle, et, ajoutant aux condamnations prononcées par ledit arrêté, ordonner la démolition des ouvrages indûment exécutés;

Vu l'édit de décembre 1607 et l'arrêt du conseil du 27 février 1765;

Vu la loi du 29 floréal an X;

Vu le décret du 22 juillet 1806, l'article 130 du Code de procédure civile et l'article 42 de la loi du 3 mars 1849;

Considérant que l'administration a fait notifier, le 19 janvier 1849, à la dame Bienaimé, l'arrêté du 12 décembre 1848, avec sommation de l'exécuter, et que ladite dame Bienaimé a obtempéré à ladite sommation; que, dès lors, le pourvoi déposé plus de trois mois après la notification dont il s'agit est non recevable;

Sur les conclusions de la dame Bienaimé à fin de dépens:

Considérant que l'article 130 du Code de procédure civile, dont les dispositions ont été étendues par l'article 42 de la loi du 3 mars 1849 aux instances suivies devant le conseil d'état, ne peut s'appliquer aux poursuites exercées par l'administration en matière de grande voirie;

Art. 1er. Le pourvoi du ministre des travaux publics est rejeté.

2. Les conclusions de la dame Bienaimé à fin de dépens sont également rejetées.

(N° 98)

[28 juin 1851.]

Extraction de matériaux; terrains clos. — (Pouplin.) — ***Décidé*** *que la propriété des réclamants ne se trouvait pas dans les conditions de clôture exigées par les arrêts du conseil de* 1755 *et* 1780.

pour être affranchie de la servitude d'extraction de matériaux. — Non-recevabilité de chefs de demande qui n'avaient pas été soumis préalablement au conseil de préfecture.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu les arrêts du conseil des 7 septembre 1755 et 20 mars 1780;

Vu la loi du 12-22 juillet 1791, celle du 16 septembre 1807;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la propriété des époux Pouplin ne se trouve pas dans les conditions de clôture exigées par les arrêts du conseil ci-dessus visés pour être affranchie de la servitude établie par lesdits arrêts sur les terrains contenant des matériaux propres aux travaux publics (*), qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture de la Sarthe a maintenu à l'entrepreneur Rouillard la faculté de continuer ses fouilles dans la propriété des époux Pouplin;

Sur les conclusions relatives à la fixation : 1° de dommages-intérêts pour le préjudice qui aurait été causé à l'industrie des requérants; 2° de l'indemnité à eux due à raison des fouilles et extractions de matériaux :

Considérant que les requérants ne justifient pas avoir soumis ces chefs de demande au conseil de préfecture, et qu'ils ne peuvent être déférés directement au conseil d'état;

Art. 1er. La requête des sieur et dame Pouplin est rejetée.

(N° 99)

[30 juin 1851.]

Chemins de fer de Tours à Bordeaux et de Paris à Strasbourg. — Crédit.

LOI.

L'assemblée nationale a adopté la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Une somme de quatorze millions six cent mille francs

---

(*) L'instruction a établi que si certaines parties du domaine des époux Pouplin sont closes de murs, d'autres ne le sont que par des talus assez peu élevés et même tellement déprimés sur quelques points que les hommes et les animaux y peuvent accéder de plein pied.

(14 600 000 fr.) est affectée à l'achèvement des travaux à la charge de l'état sur le chemin de fer de Tours à Bordeaux.

2. Une somme de dix-sept millions sept cent mille francs (17 700 000 fr.) est affectée à l'achèvement des travaux à la charge de l'état sur la section du chemin de fer de Paris à Strasbourg comprise entre Paris et Hommarting.

(N° 100)

[2 juillet 1851.]

Indemnités; dommages; envahissement d'une propriété par les eaux d'une rivière; conflit. — (Fizes.) — *Pour qu'il y ait expropriation dans le sens de la loi du 3 mai 1841, il faut qu'il y ait prise de possession au nom de l'état, à titre de propriétaire. — Dès lors, la détérioration et même l'envahissement d'une propriété par les eaux d'une rivière navigable dont le régime a été modifié par l'effet de travaux publics, constituent, non une expropriation, mais un fait de dommage dont l'appréciation appartient exclusivement à l'autorité administrative* (*).

L'écluse de Cadrieu, située sur la rive droite du Lot, a été tournée, le 15 septembre 1843, par une crue de la rivière; cette circonstance a occasionné la dégradation d'une surface assez considérable de terrain, dont une partie a été submergée par les eaux.

Les propriétaires lésés ont réclamé une indemnité. A la suite d'une longue instruction, ces indemnités ont été réglées et acceptées par tous les réclamants, à l'exception d'un seul, le sieur Fizes.

Ce propriétaire a actionné l'état devant le tribunal de Figeac, à l'effet d'obtenir une somme de 2 700 francs pour prix de son terrain enlevé par les eaux et incorporé au lit de la rivière.

L'administration a soutenu que la connaissance de cette cause appartenait au conseil de préfecture, mais le tribunal, avant dire droit sur l'exception d'incompétence et sans rien préjuger, ordonna qu'il serait procédé à la visite et à la description des lieux, et nomma un expert chargé d'apprécier et de déterminer les causes qui avaient amené l'occupation du terrain du sieur Fizes par les eaux.

(*) *Voir* la décision conforme du 23 décembre 1850, *Martin Mercier*, 2e série, t. X, p. 1056.

L'expert désigné par ce jugement interlocutoire a déposé son rapport concluant au payement d'une somme de 2 199 francs au sieur Fizes.

Le préfet a proposé un déclinatoire fondé sur ce qu'il ne s'agissait pas dans l'espèce d'une expropriation, mais bien d'un fait de dommage dont le conseil de préfecture devait seul connaître, aux termes de la loi du 28 pluviôse an VIII.

Le tribunal a rejeté le déclinatoire et s'est déclaré compétent par un jugement du 7 avril 1851, motivé en ces termes :

« Attendu qu'on ne saurait assimiler à un simple dommage l'immersion complète et permanente d'une propriété; que pour qu'il y ait simple dommage, il faut que le sol, affecté plus ou moins profondément dans sa valeur ou ses produits, reste néanmoins entre les mains des propriétaires, tandis que dans l'espèce soumise au tribunal, le sol lui-même est enlevé à l'ancien possesseur, puisqu'une rivière y coule constamment, et que le sol appartient désormais à l'état, puisque la rivière est navigable;

» Attendu que, soit que la dépossession éprouvée par Fizes ait été prévue lors de la construction du barrage de Cadrieu, soit qu'elle ne l'ait pas été, cette dépossession n'en est pas moins certaine, permanente et complète, et que, dès lors, pour fixer l'indemnité qui est due, on ne saurait se dispenser de recourir au mode d'évaluation déterminé par les lois sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, c'est-à-dire au jury. »

Le 17 du même mois, le préfet a pris un arrêté de conflit motivé comme il suit :

« Considérant que l'érosion des terrains du sieur Fizes a été occasionnée incontestablement par un débordement de la rivière, c'est-à-dire par un cas de force majeure, mais que ces terrains tendent graduellement à se reconstituer ;

» Considérant que, dès lors, le fait dont a eu à souffrir le sieur Fizes constitue, non point une expropriation proprement dite et appréciable par un jury, par application de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, mais seulement un dommage dont la connaissance, quelque qualification qu'on y donne, temporaire ou permanente, appartient, en tout cas, au conseil de préfecture, en vertu des lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807, et suivant la jurisprudence constante, en la matière, du conseil d'état d'abord, et postérieurement du tribunal des conflits. »

Le ministre des travaux publics a reproduit, à l'appui de cet arrêté de conflit, les mêmes arguments qu'il avait présentés dans l'affaire *Martin Merrier* (2e série, tome X, page 1059).

Le tribunal des conflits a rendu la décision suivante:

Au nom du peuple français,

Le tribunal des conflits,

Vu l'article 89 de la constitution, la loi du 3 mars 1849 et celle du 4 février 1850, les ordonnances des 1er juin 1828 et 12 mars 1831, le règlement du 26 octobre 1849;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII, 16 septembre 1807, 8 mars 1810, 7 juillet 1833 et 3 mai 1841 ;

Considérant qu'il est allégué que, par l'effet des travaux exécutés sur le Lot par l'administration, et à la suite d'une crue extraordinaire de cette rivière, des terrains appartenant à Fizes ont été en partie envahis par les eaux et en partie convertis en graviers ;

Considérant que, soit cet envahissement par les eaux, soit cette détérioration des terrains, constituent un fait de dommage, et non une expropriation ; qu'en effet, pour qu'il y ait expropriation, il faut qu'il y ait prise de possession au nom de l'état, à titre de propriétaire, ce qui n'est pas le cas de l'espèce ;

Considérant qu'aux termes des lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807, l'autorité administrative est seule compétente pour connaître des actions en réparation de dommages occasionnés par des travaux publics ;

Art. 1er. L'arrêté de conflit ci-dessus visé est confirmé.

2. Sont considérés comme non avenus l'exploit introductif d'instance du 11 juin 1847, et les jugements du tribunal civil de Figeac, en date des 19 juillet 1849 et 7 avril 1851.

(N° 101)

[2 juillet 1851.]

Indemnités; dommages aux personnes; conflit. — (Veuve Amy c. Dussaud, Barthelon et compagnie.) — *Un entrepreneur de la fourniture et du transport de matériaux destinés à des travaux d'utilité publique, actionné en dommages-intérêts comme civilement responsable de la mort d'un particulier tué par l'explosion d'une mine, n'est pas fondé à décliner la compétence de l'autorité judiciaire, alors que l'administration reconnaît que le cahier des charges ne lui imposait aucun mode particulier d'extraction et qu'il n'est justifié d'aucun ordre ni d'aucun acte administratif dont l'interprétation préalable soit nécessaire.*

Par un avis inséré dans les journaux, les sieurs Dussaud et Barthelon, entrepreneurs de la fourniture et du transport à pied-d'œuvre des blocs naturels nécessaires à la construction du port d'Alger, invitèrent la population de cette ville à assister, le 4 mai 1850, anniversaire de la proclamation de la

république, à l'explosion d'une mine qui devait être tirée à la carrière dite du Génie, sise à Bab-el-Oued; et exploitée par lesdits entrepreneurs. Dans cet avis, il était recommandé aux assistants de se tenir à une assez grande distance, afin d'éviter tout accident: l'explosion annoncée eut lieu et occasionna la mort de dix personnes, et, entre autres, du sieur Alexandre Amy, commissionnaire de roulage à Alger.

La dame veuve Amy, agissant tant en son nom personnel que comme tutrice de son enfant à naître, assigna les sieurs Dussaud et Barthelon à comparaître devant le tribunal de première instance d'Alger, pour s'entendre condamner à payer à la requérante une somme de 27 000 francs pour le préjudice que lui causait la mort du sieur Amy.

Par jugement du 5 décembre 1850, le tribunal a adjugé à la veuve Amy 3 000 francs de dommages-intérêts, et à sa fille, née le 28 septembre 1850, une pension annuelle de 300 francs jusqu'à l'âge de sa majorité.

Le 22 janvier 1851, les sieurs Dussaud et Barthelon ont interjeté appel de ce jugement devant la cour d'Alger.

Le 25 février suivant, le préfet d'Alger a adressé au procureur général, pour être soumis à la cour d'appel, un mémoire par lequel il a revendiqué pour l'autorité administrative la connaissance de la question préjudicielle de savoir si, dans leur opération du 4 mai 1850, les sieurs Dussaud, Barthelon et compagnie avaient agi en exécution des clauses de leur marché et des ordres de l'administration.

Ce déclinatoire a été rejeté, le 31 mars 1851, par un arrêt ainsi motivé:

« Considérant que les tribunaux civils ont juridiction et compétence relativement à toutes les matières dont la connaissance ne leur a pas été enlevée par une loi spéciale;

» Considérant que les tribunaux administratifs sont des tribunaux d'exception; qu'il s'ensuit qu'ils ne sauraient connaître que des matières qui leur sont formellement dévolues;

» Considérant qu'il est de principe que la garantie protége la chose plutôt que la personne, et ne couvre le délégué qu'autant que les faits accomplis dérivent de la délégation;

» Considérant que c'est sous l'empire de ce principe qu'a été rendu et que doit être entendu l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, qui détermine la compétence des tribunaux administratifs;

» Que cet article est ainsi conçu: (Suit le texte de l'article);

» Qu'il suit de ce qui précède que l'on ne saurait, sans donner aux termes de la disposition citée une extension qu'ils ne comportent pas et ajouter à la pensée qui les a dictés, dire que l'entrepreneur peut les invoquer en dehors des faits qui se rattachent directement à l'entreprise;

» Considérant que dans la citation en conciliation, dans l'assignation introductive d'instance et dans les qualités du jugement, Dussaud, Barthelon et compagnie sont qualifiés d'entrepreneurs de transport de pierres pour la confection du port d'Alger;

» Qu'il est certain que l'explosion de la mine de Bab-el-Oued ne rentre pas dans cette entreprise;

» Que s'il est allégué aujourd'hui que l'état a cédé à Dussaud Barthelon et compagnie la carrière de Bab-el-Oued, dite du Génie, pour l'exploiter et en fournir les pierres à l'état, il n'est point démontré, par cela même, que Dussaud, Barthelon et compagnie doivent être réputés entrepreneurs de travaux publics;

» Que leurs rapports avec l'état ne sont évidemment que ceux d'un preneur avec un bailleur; qu'il n'existe dans ce contrat de location d'une carrière pour l'exploiter qu'une convention dont la mauvaise exécution, à l'égard des tiers, ne peut donner lieu qu'à une action civile devant les tribunaux civils;

» Qu'il n'est pas davantage question de difficultés qui pourraient s'élever concernant le sens et l'exécution des conventions;

» Qu'il n'est pas justifié, qu'il n'est pas même allégué par aucune des parties que Dussaud, Barthelon et compagnie aient reçu l'ordre de charger la mine, cause de l'explosion d'une quantité déterminée de poudre; que le cahier des charges du 4 novembre 1818, approuvé par le ministre de la guerre, ne soumet Dussaud, Barthelon et compagnie à aucun mode d'exploitation; que, d'ailleurs, dans l'information commencée à la suite de l'événement, il a été formellement reconnu par eux qu'ils n'étaient soumis, quant à l'extraction de la pierre, à aucune surveillance de la part de l'administration, laquelle n'intervenait que pour la réception des livraisons;

» Considérant, au surplus, que du cahier des charges, clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs et annexé à la circulaire du directeur des ponts et chaussées, en date du 25 août 1833, il résulte que les dommages, de quelque nature qu'ils soient, occasionnés par l'exploitation des carrières, sont payés par l'adjudicataire de l'exploitation sans recours contre l'état;

» Considérant, d'ailleurs, que tout examen plus approfondi des questions qui précèdent devient superflu en présence du fait que les malheurs arrivés doivent être attribués à l'appel que les entrepreneurs ont adressé par la voie des journaux à la population, qui, sans cet appel, sans la garantie de sécurité qu'elle devait y trouver, loin d'accourir, aurait eu hâte de s'éloigner des lieux où elle devait bientôt compter un si grand nombre de victimes;

» Considérant que le fait de cet appel à la population, retenu par les premiers juges, est d'ailleurs constant au procès;

» Considérant que cet appel, contraire aux règles de la prudence la plus commune, interdit d'ailleurs, par les lois qui régissent la matière et qui la suivent sur tous les points du territoire avec tous les caractères et toute la force de lois de police et de sûreté, constitue, par cela même, un fait individuel, et dont, à nul autre qu'à la personne qui en est l'auteur, ne saurait être attribuée, à moins de preuve contraire, la responsabilité;

» Considérant qu'il n'est pas davantage nécessaire de démontrer que ce fait est essentiellement étranger à l'entreprise proprement dite, et qu'il ne peut y être rattaché soit directement, soit indirectement;

» Considérant qu'il n'est pas justifié que l'appel à la population ait eu lieu en vertu d'une autorisation; que l'autorisation, affectée qu'elle serait d'une nullité radicale, d'une nullité de non-être, n'est d'ailleurs point de celles qui peuvent se présumer.»

Le 28 avril 1851, le préfet d'Alger a élevé le conflit en ces termes :

« Considérant que les sieurs Dussaud et Barthelon sont, d'après l'adjudication passée en leur faveur, le 10 février 1849, chargés de l'extraction, du transport et de l'emploi des blocs de pierre destinés à l'exécution du port d'Alger, et que, par conséquent, ils ont qualité d'entrepreneurs de travaux publics dans le sens le plus étroit du mot :

» Considérant que, d'après la loi du 28 pluviôse an VIII ci-dessus visée, il appartient aux tribunaux administratifs exclusivement d'apprécier la portée des devis et, en général, de toutes les clauses relatives à l'exécution des marchés des entrepreneurs ;

» Considérant que la prétention soulevée par les sieurs Dussaud et Barthelon exige que l'on examine le sens et la portée des conditions de leurs devis et des ordres qui leur ont été donnés par qui de droit ; examen qui ne peut être légalement fait que par le conseil de préfecture ;

» Que, dès lors, la demande que les sieurs Dussaud et Barthelon nous ont adressée pour obtenir que la question préjudicielle soulevée par eux soit, préalablement au jugement du fond, soumise à l'appréciation de l'autorité administrative, est fondée ;

» Arrêtons : Article 1er. Le conflit d'attributions est élevé contre l'arrêt précité de la cour d'appel d'Alger, en date du 31 mars 1851.

» 2. Revendication est faite, pour le conseil de préfecture d'Alger, de la connaissance de la question préjudicielle de savoir si, dans leur opération du 4 mai 1850, les sieurs Dussaud et Barthelon ont ou non agi en vertu des conditions de leur marché ou d'ordres émanés de l'administration. »

Le ministre de la guerre, appelé à donner son avis sur cette affaire, a conclu à l'annulation de l'arrêté de conflit. Il est évident, a-t-il dit, que les sieurs Barthelon et compagnie ne peuvent être considérés comme entrepreneurs de travaux publics, mais comme de simples fournisseurs de matériaux nécessaires au môle du port d'Alger. Dans cette situation, ils ne pouvaient alléguer et ils n'allèguent point avoir agi d'après les ordres de l'administration, qui est demeurée toujours complètement étrangère au mode d'exploitation des carrières de Bab-el-Oued ; par conséquent, le conseil de préfecture n'a rien à apprécier dans cette malheureuse affaire, rien à interpréter dans le cahier des charges, qui est d'ailleurs muet sur les conditions d'exécution du marché.

Le tribunal des conflits, conformément à ces observations, a annulé l'arrêté de conflit par la décision suivante :

Au nom du peuple français,

Le tribunal des conflits,

Vu les lois des 16-24 août 1790, 16 fructidor an III, 28 pluviôse an VIII, et les articles 1382 et 1383 du Code civil ;

Vu les articles 89 et 90 de la constitution de 1848 ; la loi du 3 mars 1849, celle du 4 février 1850 ;

Vu les ordonnances des 1er juin 1828 et 12 mars 1831 ;

Vu l'arrêté du 30 décembre 1848, relatif aux conflits en Algérie ;

Considérant que la veuve Amy a actionné les sieurs Dussaud,

Barthelon et compagnie, comme civilement responsables du dommage que lui a fait éprouver la mort de son mari, tué par l'explosion d'une mine chargée par les ordres et dans l'intérêt des susnommés;

Considérant qu'il est reconnu par l'administration que le cahier des charges de l'adjudication du transport des pierres pour les travaux du port d'Alger se borne à indiquer les carrières de l'état desquelles les pierres devront être extraites, sans imposer aux adjudicataires aucun mode particulier d'extraction; qu'ils pouvaient choisir et adopter celui qui leur paraissait le plus avantageux, et qu'ils n'étaient soumis, à cet égard, à aucune surveillance de l'administration; qu'ainsi il n'y a lieu à rechercher et à reconnaître, avant faire droit, le sens et la portée de cet acte administratif;

Considérant qu'il n'est justifié d'aucun ordre ni d'aucun acte émané de l'administration dont l'interprétation préalable serait nécessaire pour l'appréciation du fait sur lequel repose la demande de la veuve Amy; qu'en cet état, il ne s'élève aucune question préjudicielle dont la connaissance puisse être revendiquée par l'autorité administrative;

Art. Ier. L'arrêté de conflit ci-dessus visé est annulé.

(N° 102)

[5 juillet 1851.]

Routes; plantations; arrêté préfectoral. — (Viet.) — *Il appartient au conseil de préfecture de décider si des plantations existant le long d'une route sur un terrain particulier constituent ou non une contravention aux lois et règlements de la matière. — A moins de péril imminent pour la sûreté publique, le préfet ne peut, sans excéder ses pouvoirs, décider qu'il sera procédé d'office et aux frais du propriétaire, à l'enlèvement desdites plantations.*

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la requête présentée au nom du sieur Viet, propriétaire à Noisy-le-Grand, tendant à ce qu'il plaise au conseil d'état ordonner qu'il sera sursis à l'exécution d'un arrêté du préfet de Seine-et-Oise, en date du 30 juin 1849, jusqu'à ce qu'il ait été statué au

fond, et, statuant au fond, annuler, pour incompétence et excès de pouvoir, en tant qu'ils ordonnent le dédoublement des arbres plantés sur son terrain, deux arrêtés, savoir : 1° un arrêté du 2 décembre 1848, par lequel le préfet de Seine-et-Oise a prescrit l'élagage des plantations bordant les grandes routes et le dédoublement des arbres espacés entre eux de moins de 10 mètres ; 2° l'arrêté susénoncé du 30 juin 1849, par lequel le requérant a été mis en demeure d'exécuter, avant le 1er novembre de la même année, la mesure prescrite ; faute de quoi elle serait opérée d'office et à ses frais par l'administration ;

Vu l'arrêt du 3 mai 1720, la loi du 29 floréal an X et le décret du 16 décembre 1811 ;

Considérant que, si le préfet de Seine-et-Oise a pu, par un arrêté réglementaire du 2 décembre 1848, prescrire dans un délai déterminé l'exécution des lois et règlements concernant les plantations le long des grandes routes, son droit se bornait ensuite, sauf le cas de péril imminent pour la sûreté publique, à faire constater les contraventions et à en déférer le jugement au conseil de préfecture ; que, dès lors, il a excédé ses pouvoirs en disposant par un arrêté spécial en date du 30 juin 1849, sans qu'il y eût péril en la demeure, que, si le sieur Viet, après un nouveau délai, ne se conformait pas à l'arrêté du 2 décembre 1848, il serait procédé d'office et à ses frais au dédoublement des arbres plantés sur son terrain le long de la route départementale n° 10 (*) ;

Art. 1er. L'arrêté du préfet de Seine-et-Oise, en date du 30 juin 1849, est annulé dans celle de ses dispositions qui porte que, passé le 1er novembre 1849, il sera procédé d'office, et aux frais du sieur Viet, au dédoublement des arbres plantés sur son terrain le long de la route départementale n° 10.

2. Le surplus des conclusions du sieur Viet est rejeté.

(*) Suivant le ministre des travaux publics, l'arrêté du 30 juin 1849 n'avait rien d'illégal ; c'était un acte purement comminatoire, une simple mise en demeure à laquelle l'administration n'entendait donner suite que quand le conseil de préfecture aurait décidé s'il y avait lieu d'effectuer le dédoublement des arbres appartenant au sieur Viet.

(N° 103)

[5 juillet 1851.]

Rivières navigables; curage; contribution des riverains. — (Gérard et consorts.) — *L'entretien et le curage des canaux et rivières navigables sont une des charges de l'état. — Les villes ou les particuliers peuvent être appelés à contribuer à cet entretien. — Le principe et les proportions de cette contribution doivent être établis par un règlement d'administration publique rendu conformément au titre 7 de la loi du 16 septembre 1807. — La loi du 14 floréal an XI n'est pas applicable en cette matière.*

La ville d'Amiens est traversée par deux canaux dits des *Minimes* et des *Poulies*, qui sont formés de deux bras de la Somme, et appartiennent, dès lors, au domaine public. Il paraît que, d'après un usage ancien, dont un arrêté municipal du 1er messidor an XII a proclamé l'existence, les riverains de ces canaux sont appelés à concourir aux opérations de curage et d'entretien de ces cours d'eau, ainsi qu'au payement des frais de ces opérations.

Le maire d'Amiens, se fondant sur cet usage, a pris, le 1er juillet 1845, un arrêté prescrivant le curage des canaux des Minimes et des Poulies et la répartition de la dépense entre les usiniers et les riverains. Mais plusieurs de ces derniers s'étant refusés à solder la partie de cette dépense mise à leur charge, l'affaire a été portée devant le conseil de préfecture, qui les a déboutés de leur instance.

Cette décision a été attaquée devant le conseil d'état par les sieurs Girard, Damour et consorts, qui ont soutenu, entre autres motifs, à l'appui de leur pourvoi, que le curage des rivières navigables et de leurs dépendances était, dans tous les cas, exclusivement à la charge de l'état.

Le ministre a combattu le pourvoi en ces termes : « Le curage des rivières navigables et des bras qui en dépendent n'est effectué aux frais de l'état que quand cette opération est indispensable pour le service de la navigation. Lorsque cette opération, au contraire, ne devient nécessaire que dans l'intérêt de la salubrité, lorsque les habitants des maisons, situées sur les bords d'un bras de rivière, y déchargent leurs eaux ménagères et toutes leurs immondices sans que l'administration exerce les poursuites qu'elle serait en droit d'effectuer, n'est-il pas évident que ce curage doit retomber à la charge des riverains qui occasionnent les envasements? »

Le conseil d'état a statué comme il suit :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu les lois des 20 août 1790 et 6 octobre 1791;

Vu la loi du 14 floréal an XI et celle du 16 septembre 1807;

Vu l'article 30 de la loi du 21 avril 1832;

En ce qui touche les taxes mises à la charge des sieurs Gérard et consorts pour contribution aux frais de curage des canaux des Minimes et des Poulies en 1845:

Au fond, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les moyens de forme présentés par les requérants :

Considérant qu'en disposant qu'il serait procédé au curage des canaux et rivières de la manière prescrite par les anciens règlements ou d'après les usages locaux, la loi du 14 floréal an XI n'a statué qu'en ce qui concerne les canaux et rivières non navigables; que l'entretien des canaux et rivières navigables et de leurs dépendances, lorsque l'administration juge qu'il y a lieu d'y pourvoir, constitue une des charges de l'état, et que si les villes et communes ou les particuliers peuvent, en certains cas, être appelés à contribuer à cet entretien, c'est par un règlement d'administration publique, conformément au titre 7 de la loi du 16 septembre 1807, que le principe et les proportions de cette contribution doivent être établis;

Considérant que les canaux des Minimes et des Poulies sont des bras de la rivière navigable de la Somme; qu'ils sont d'ailleurs eux-mêmes navigables; qu'il n'y avait pas lieu, dès lors, dans l'espèce, à l'application de la loi du 14 floréal an XI, et qu'il n'est ni justifié ni même argué d'aucun règlement d'administration publique qui ait imposé aux propriétaires voisins de ces canaux l'obligation de contribuer aux frais de leur entretien; d'où il suit que les sieurs Gérard et consorts étaient fondés à se refuser au payement des taxes mises à leur charge pour la répartition des frais de curage desdits canaux en 1845;

En ce qui touche les dépens:

Considérant qu'aux termes des lois de la matière, le recours des sieurs Gérard et consorts pouvait être introduit et instruit sans frais; qu'ainsi il n'y a lieu de prononcer aucune condamnation de dépens;

Art. 1er. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département de la Somme, en date du 7 septembre 1846, est annulé en ce qu'il rejette les réclamations formées par les sieurs Gérard et consorts, dénommés en la requête ci-dessus visée du 12 décembre 1846, contre les taxes mises à leur charge pour les frais du curage des

canaux des Minimes et des Poulies effectué en 1845; lesdits sieurs Gérard et consorts sont déchargés desdites taxes.

2. Les conclusions à fin de dépens, prises par les sieurs Gérard et consorts, sont rejetées.

(N° 104)

[5 juillet 1851.]

Canal de l'Ourcq; contravention; compétence. — (Barbier et consorts.) — *La juridiction du conseil de préfecture de la Seine, à l'égard des contraventions commises sur le canal de l'Ourcq, ne s'étend pas au delà de la circonscription du département* (*).

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la requête présentée pour les sieurs Barbier, Bruyant et Leroux, mariniers, demeurant à Lisy-sur-Ourcq (Seine-et-Marne), tendant à l'annulation avec dépens d'un arrêté du conseil de préfecture de la Seine, en date du 21 novembre 1846, qui les a condamnés à une amende de 50 francs chacun et aux frais, pour contravention à la police de la navigation sur le canal de l'Ourcq;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, celle du 29 floréal an X, relative aux contraventions en matière de grande voirie, et celle du 3 mars 1849;

Considérant que les bornes 66 et 69, aux environs desquelles auraient été commises les contraventions signalées dans les procès-verbaux ci-dessus visés, sont situées hors du département de la Seine; que, dès lors, le conseil de préfecture de la Seine était incompétent pour statuer sur lesdits procès-verbaux;

En ce qui touche les dépens:

Considérant que l'article 130 du Code de procédure civile, dont les dispositions ont été étendues par l'article 42 de la loi du 3 mars 1849 aux instances suivies devant le conseil d'état, ne saurait

---

(*) Tandis que l'action administrative du préfet de la Seine embrasse la totalité du canal sans distinction des limites territoriales (arrêté du gouvernement du 25 thermidor an X).

recevoir son application aux poursuites exercées par l'administration en matière de grande voirie;

Art. 1er. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture de la Seine, en date du 21 novembre 1846, est annulé pour cause d'incompétence.

(N° 105)

[5 juillet 1851.]

Procédure; décision par défaut; recours. — (Leroux et consorts.) — *Les arrêtés par défaut des conseils de préfecture doivent être attaqués par la voie de l'opposition devant lesdits conseils, et non par la voie de l'appel au conseil d'état. — Doivent être considérés comme étant par défaut, les arrêtés rendus sans que les parties aient fourni d'observations en défense, bien qu'elles aient été mises en demeure de le faire* (*).

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés: 1° pour le sieur Leroux; 2° le sieur Soury; 3° et le sieur François Barbier, tous trois mariniers, demeurant à Lizy-sur-Ourcq (Seine-et-Marne), lesdits requête et mémoire tendant à l'annulation, avec dépens, d'un arrêté du conseil de préfecture de la Seine, en date du 14 septembre 1846, qui les a condamnés à une amende de 50 francs chacun et aux frais pour contravention à la police de la navigation sur le canal de l'Ourcq;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, celle du 29 floréal an X, relative aux contraventions en matière de grande voirie, et le décret du 22 juillet 1806;

Considérant que les arrêtés par défaut rendus par les conseils de préfecture sont susceptibles d'opposition et ne peuvent être déférés directement au conseil d'état;

Considérant que l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture

---

(*) *Voir* dans le même sens une décision du 10 août 1850, *syndicat de Cavaillon*, 2e série, t. X, p. 876.

de la Seine, du 14 septembre 1846, a été rendu sans que les requérants aient fourni d'observations en défense, bien qu'ils aient été mis en demeure de le faire; que, dès lors, leur recours n'est pas recevable en l'état;

Art. 1er. La requête des sieurs Leroux, Soury et François Barbier est rejetée.

(N° 106)

[5 juillet 1851.]

Indemnités; dommages; intérêts. — (Michaud.) — *Fixation en fait d'une indemnité de dommage due à un particulier. — Les intérêts d'une indemnité de dommage ne sont dus qu'à partir du jour où ils sont demandés en justice* (*). — *Ces intérêts ne peuvent être alloués à raison de retards de payement imputables à l'indemnitaire et provenant, comme dans l'espèce, d'un recours indûment formé par ce dernier contre la décision qui a réglé le chiffre de l'indemnité à lui due* (**).

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la requête présentée par le sieur Michaud, propriétaire et marchand de bouteilles, demeurant à Paris, quai de la Tournelle, nos 9 et 11, ladite requête tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté du conseil de préfecture de la Seine, en date du 4 juillet 1849, qui a fixé à 3 950 francs seulement l'indemnité due au requérant pour dommage causé par les travaux d'exhaussement du quai de la Tournelle; ce faisant, lui allouer, à titre d'indemnité, une somme de 12 000 francs avec les intérêts à partir du 1er octobre 1848 et avec dépens;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le conseil de pré-

---

(*) Arrêt du 21 décembre 1849, *de Rély*, 2e série, t. X, p. 848.

(**) *Voir* dans le même sens, un arrêt du 7 décembre 1850, *Labille et Dorlet*, 2e série, t. X, p. 1030.

fecture, en fixant à 3 950 l'indemnité due au sieur Michaud, a fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire;

En ce qui touche les intérêts:

Considérant que les intérêts n'ont été demandés que devant le conseil d'état, le 16 juillet 1849;

Considérant que le pourvoi formé ledit jour par le sieur Michaud est rejeté; que, dès lors, les retards apportés au payement de l'indemnité allouée audit requérant par l'arrêté attaqué doivent lui être imputés et ne peuvent donner lieu au payement d'aucuns intérêts à la charge de l'administration;

Art. 1er. La requête du sieur Michel est rejetée.

(N° 107)

[5 juillet 1851.]

Cours d'eau non navigables ni flottables; arrêté préfectoral; excès de pouvoir prétendu. — (Barge). — *On ne peut attaquer par la voie contentieuse un arrêté préfectoral qui, dans le but d'assurer le libre écoulement des eaux, prescrit le rétablissement d'une vanne de décharge en tête d'un bras d'un cours d'eau non navigable. — Mais cet arrêté ne met pas obstacle aux réclamations d'indemnité qui pourraient être la conséquence de cette mesure.*

Un arrêté du préfet de la Seine, du 26 juin 1849, a prescrit l'établissement d'une vanne de décharge en tête d'un petit bras de la Bièvre, formant la morte rivière du canal qui alimente les usines de Gentilly, appartenant au sieur Barge.

Le sieur Barge s'est pourvu devant le conseil d'état contre cet arrêté, dont il a demandé l'annulation pour cause d'incompétence et d'excès de pouvoir. Selon le requérant, la mesure attaquée n'était pas commandée par l'intérêt public, c'était une autorisation accordée à un sieur Flottard, propriétaire riverain de la Bièvre, dans un intérêt purement privé.

Le ministre des travaux publics, consulté sur le mérite du pourvoi, a fait observer que les dispositions ordonnées par le préfet n'avaient pour objet que le rétablissement des lieux dans leur état primitif, de façon à empêcher la stagnation des eaux et à remédier à des inondations réitérées; que ces mesures avaient été prises d'office par l'autorité publique, et que le montant de la dépense avait été imputé sur les fonds départementaux; que la vanne de décharge était manœuvrée par les agents du service de la salubrité, et que

son établissement ne pouvait nuire à l'usine du sieur Barge, puisque son niveau supérieur était de 0m.03 au-dessus du niveau légal de la retenue de ladite usine; que, seulement, cet usinier n'avait plus, comme autrefois, la facilité d'exhausser le niveau de sa retenue légale. Le ministre a conclu de ce qui précède que l'arrêté attaqué devait être maintenu comme mesure de police, intéressant la salubrité publique et rentrant, dès lors, dans les attributions de l'autorité préfectorale.

Conformément à ces observations, le pourvoi du sieur Barge a été rejeté en ces termes :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu les lois des 12-20 août 1790 et 28 septembre-6 octobre 1791 ;

Vu l'arrêté du directoire exécutif du 19 ventôse an VI ;

Considérant qu'aux termes des lois susvisées, l'administration a le droit et le devoir de prescrire les mesures propres à assurer le libre écoulement des eaux ; que, dès lors, le préfet de la Seine, en rejetant la réclamation formée par le sieur Barge contre l'arrêté préfectoral qui avait prescrit le rétablissement d'une vanne de décharge en tête d'un des bras de la rivière de la Bièvre, a fait, dans la limite de ses pouvoirs, un acte administratif qui n'est pas de nature à être attaqué par la voie contentieuse, et qui ne fait pas obstacle à ce que le requérant se pourvoie, s'il s'y croit fondé, devant l'autorité compétente, pour faire statuer sur le droit qu'il peut avoir à une indemnité ;

Art. 1er. La requête du sieur Barge est rejetée.

(N° 108)

[5 juillet 1851.]

Canaux; travaux publics; opposition; contravention; exception de propriété. — (Orliac.) — *Le fait, par le propriétaire d'un terrain exproprié pour l'exécution d'un canal de navigation, de mettre obstacle aux travaux ordonnés par l'administration sur ledit terrain, constitue une contravention de grande voirie. — L'existence d'une contestation judiciaire entre le propriétaire et l'administration sur le sens de la décision du jury qui a fixé les conditions de l'indemnité, n'est pas de nature à faire disparaître*

la contravention (*). — Est confirmée, en conséquence, la décision qui condamne le contrevenant à une amende de 300 francs et à la réparation des dommages causés à l'état.

Le canal latéral à la Garonne, dans la commune de Clermont-Dessus, traverse un chemin que le sieur Orliac a fait établir pour l'exploitation de son moulin, dit de Coupet. Appelé à fixer le chiffre de l'indemnité due à ce propriétaire par suite de la coupure de son chemin, le jury d'expropriation en fixa le montant à 45 000 francs, dans le cas où l'administration ne consentirait pas à rétablir la communication interrompue; mais il déclara qu'aucune indemnité ne serait due dans le cas où un pont serait construit au passage du canal.

L'administration opta pour ce dernier parti, et fit connaître au sieur Orliac qu'elle construirait, en remplacement du chemin coupé, un pont suspendu à une seule voie. Ce propriétaire, ayant prétendu que le jury avait entendu l'établissement d'un pont en maçonnerie, se retira devant le tribunal de Moissac pour faire interpréter le sens de la décision du jury. Par jugement du 21 décembre 1847, ce tribunal décida qu'en établissant un pont suspendu, l'administration satisferait aux obligations qui lui étaient imposées. Le sieur Orliac interjeta appel de ce jugement.

Avant qu'il n'ait été statué sur cet appel, et après l'établissement du pont suspendu, destiné à rétablir le chemin du moulin Coupet, l'administration a prescrit les travaux nécessaires pour ouvrir la navigation sur cette partie du canal. A cet effet, elle a fait déblayer le terrain et construire les digues latérales sur l'emplacement du chemin d'exploitation du moulin.

Le sieur Orliac et ses ouvriers ont tenté de s'opposer, par des voies de fait, à l'exécution de ces travaux. Le conseil de préfecture de Tarn-et-Garonne, saisi des procès-verbaux de contravention dressés à l'occasion de ce fait, a, par deux arrêtés, en date du 23 août 1849, condamné : 1° le sieur Orliac à 300 francs d'amende ; 2° les sieurs Delmon, Recurt, Hébrard, Catus et Roux, chacun à 25 francs d'amende, et tous solidairement à la réparation des dommages par eux causés en dégradant, détruisant et enlevant une digue du canal latéral à la Garonne. Le sieur Orliac a été en outre déclaré civilement responsable des condamnations prononcées contre ses ouvriers.

Les condamnés se sont pourvus devant le conseil d'état pour obtenir la réformation de ces arrêtés. Le principal argument invoqué par les requérants consistait en ce que l'administration n'aurait pas dû faire acte de propriété sur le terrain du sieur Orliac avant le jugement de l'appel interjeté contre la décision du tribunal de Moissac, ou en ce qu'elle devait consigner la somme de 45 000 francs allouée au propriétaire pour le cas où la communication n'aurait pas été rétablie.

Le conseil d'état, conformément aux observations présentées par le mi-

---

(*) *Voir*, dans le même sens, un arrêt de la cour de cassation, du 6 juillet 1844, *Ballias*, 2ᵉ série, t. V, p. 4.

nistre des travaux publics, a rejeté, par deux décisions motivées dans les mêmes termes, les pourvois du sieur Orliac et de ses ouvriers.

Voici le texte de l'une de ces décisions :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu l'arrêt du conseil du 24 juin 1777; les lois des 28 pluviôse an VIII et 29 floréal an X; les décrets des 16 décembre 1811 et 10 avril 1812 et la loi du 23 mars 1842;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux du canal latéral à la Garonne ayant exigé la coupure du chemin établi par le sieur Orliac, sur son terrain, pour conduire au moulin de Coupet dont il est propriétaire, le jury d'expropriation, par décision du 28 novembre 1845, lui a alloué la somme de 45 000 francs, à moins que l'administration ne préférât construire un pont au passage du canal; qu'un pont suspendu a été construit par l'administration; que postérieurement à l'établissement de ce pont, le préfet de Lot-et-Garonne a pris, le 8 août 1848, en vertu des instructions du ministre des travaux publics, un arrêté portant que le chemin en question serait coupé sans délai à la rencontre du canal; qu'ainsi, par l'effet de cet arrêté, le terrain dont il s'agit a été incorporé au domaine public, quelle que pût être la décision à intervenir sur l'instance engagée devant les tribunaux relativement aux conditions de construction du pont;

Considérant que les travaux prescrits par l'arrêté préfectoral ayant été immédiatement entrepris, des procès-verbaux dressés les 1er et 6 septembre 1848 ont constaté que le sieur Orliac avait fait combler par ses ouvriers, dans la journée du 1er septembre et dans la nuit du 4 au 5 du même mois, la partie déjà creusée du canal, à la rencontre du chemin de Coupet, avec des matériaux appartenant à l'administration; que ce fait constituait une contravention de grande voirie, dont la connaissance et la répression appartenaient au conseil de préfecture; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture de Tarn-et-Garonne a condamné le sieur Orliac à une amende de 300 francs et à la réparation de tous dommages causés à l'état;

Art. 1er. La requête du sieur Orliac est rejetée.

(N° 109)

[5 juillet 1851.]

Entrepreneur; mise en régie; suspension des mesures ordonnées par le préfet; excès de pouvoir. — (Paillotet et Vivet.) — *Un conseil de préfecture, appelé à apprécier les conséquences d'un arrêté de mise en régie à l'égard d'un entrepreneur, est compétent pour faire procéder par un expert à la visite et à la reconnaissance des travaux exécutés. — Mais il ne peut, sans excéder ses pouvoirs, suspendre l'exécution des mesures prescrites par l'arrêté qui a prononcé la mise en régie. — Annulation, en conséquence, d'un arrêté par lequel un conseil de préfecture avait ordonné qu'il ne serait rien changé à des constructions dont la démolition avait été prescrite par un arrêté préfectoral de mise en régie d'une entreprise.*

Les sieurs Paillotet et Vivet ont été déclarés adjudicataires, le 6 janvier 1845, des travaux de l'écluse de Savoyeux, sur la Saône.

Dans le courant de 1846, les entrepreneurs ayant exécuté aux abords de l'écluse des perrés que les ingénieurs jugèrent contraires, soit aux prescriptions du devis, soit même aux règles de l'art, des procès-verbaux furent dressés. Peu après, à la date du 26 septembre 1846, le préfet de la Haute-Saône prit un arrêté de mise en régie, basé sur l'extrême lenteur des travaux, sur l'indiscipline des entrepreneurs et la mauvaise confection des ouvrages.

Cet arrêté prescrivait l'achèvement de certains ouvrages dans un délai déterminé et la destruction des perrés mal exécutés. Les entrepreneurs ne s'étant pas soumis à ces prescriptions, la régie fut définitivement organisée à leurs frais.

Les sieurs Paillotet et Vivet ont alors saisi le conseil de préfecture de leurs réclamations.

Ce conseil, considérant que les parties n'étaient pas d'accord sur des points de fait, a ordonné qu'il serait procédé, par un expert désigné dans l'arrêté, à la visite et à la reconnaissance des travaux, afin de constater si les portions de perrés, dont les ingénieurs ont provoqué la démolition, sont ou non conformes aux prescriptions du devis et des plans, s'ils ont été exécutés selon les règles de l'art, et s'ils sont par conséquent recevables. L'arrêté portait en outre : « Il ne sera rien changé à l'état de choses actuel quant aux » perrés et à leurs enrochements jusqu'à la décision à intervenir. »

Le ministre des travaux publics s'est pourvu contre cette dernière disposi-

tion de l'arrêté du conseil de préfecture. Il a motivé son pourvoi en ces termes : « Une mise en régie est un acte purement administratif de la compétence exclusive des préfets, et qui ne peut être soumis à la critique des conseils de préfecture. La compétence de ces conseils en pareille matière se borne à l'examen des conséquences que la mise en régie peut avoir vis-à-vis de l'entrepreneur, mais elle ne va pas au delà. Il est donc hors de doute qu'en suspendant l'exécution de l'arrêté du préfet, le conseil de préfecture de la Haute-Saône a commis un excès de pouvoir. »

Conformément aux observations du ministre, le conseil d'état a annulé la disposition attaquée.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que, si le conseil de préfecture était compétent pour décider qu'il serait procédé par un expert à la visite et reconnaissance des travaux exécutés par les sieurs Paillotet et Vivet, il n'a pu, sans excéder ses pouvoirs, ordonner qu'il ne serait rien changé aux constructions dont la démolition avait été prescrite par l'arrêté ci-dessus visé du préfet;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de la Haute-Saône, en date du 16 mars 1847, est annulé pour excès de pouvoir dans celle de ses dispositions portant « qu'il ne sera rien changé à l'état des » choses actuel, quant aux perrés et à leurs enrochements, jusqu'à » la décision à intervenir. »

(N° 110)

[25 octobre 1851.]

Comptabilité. — Instruction pour l'exécution du règlement du 28 *septembre* 1849.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le préfet, le règlement spécial sur la comptabilité du ministère des travaux publics, en date du 28 septembre 1849, a été mis en vigueur, vous le savez, le 1er janvier 1850 : il a donc subi déjà l'épreuve d'une assez longue expérience.

Parmi les dispositions nouvelles introduites dans ce règlement,

l'une des plus importantes est celle qui charge les ingénieurs en chef de mandater les dépenses de leur service. Les résultats obtenus par cette mesure ont pleinement rempli l'attente de l'administration. En exonérant les bureaux des préfectures du travail matériel de l'expédition des mandats, en dispensant les préfets d'un nombre considérable de signatures qui entraînait une perte de temps qu'aucun avantage ne pouvait compenser, on a imprimé à cette partie du service une célérité qu'il était impossible d'obtenir précédemment. La correspondance directe entre les ingénieurs en chef et les payeurs des départements, conséquence nécessaire du nouveau mode de mandatement, accélère encore les payements, et rend plus facile la régularisation des pièces justificatives jointes aux mandats. Ainsi, le double but de la régularité et de la promptitude a été atteint de la manière la plus complète.

Quant aux dispositions qui concernent la tenue des écritures dans les divers degrés de la comptabilité, la correspondance des ingénieurs en chef, les rapports des inspecteurs divisionnaires, constatent que l'application des règles tracées par le nouveau règlement n'a point présenté de difficultés sérieuses.

Seulement, quelques-unes de ces règles ont été diversement interprétées par les ingénieurs et il en est résulté des divergences regrettables dans la manière d'opérer.

D'un autre côté, l'expérience a démontré la nécessité d'introduire de légers changements dans quelques-uns des modèles annexés au règlement.

Pour être en mesure de lever tous les doutes et d'établir l'uniformité dans tous les services, je me suis fait représenter la correspondance des ingénieurs en chef; je me suis fait rendre compte par les inspecteurs divisionnaires des observations qu'ils avaient recueillies pendant leurs tournées sur l'exécution du nouveau règlement; je les ai consultés sur la manière de résoudre les difficultés que l'application de ce règlement avait rencontrées.

Après m'être ainsi entouré de tous les renseignements désirables, j'ai pu agir en pleine connaissance de cause, et tracer avec certitude et définitivement les règles auxquelles les ingénieurs devront à l'avenir se conformer uniformément.

La présente circulaire a pour objet de faire connaître les mesures que j'ai arrêtées et de donner les explications nécessaires pour résoudre les difficultés qui m'ont été soumises. Je suivrai, dans les instructions dont elle se compose, l'ordre des modèles annexés au règlement du 28 septembre 1849. J'y joindrai les modèles qui ont

dû subir des modifications. On trouvera sur ces nouveaux modèles des exemples des écritures qui doivent y être portées.

MODÈLE N° 1. — JOURNAL OU CARNET D'ATTACHEMENT.

Quelques ingénieurs ont pensé que les conducteurs chargés de la surveillance des travaux exécutés sur les fonds du trésor et sur les fonds des départements devaient avoir deux carnets. D'autres ont admis que les attachements pouvaient être relevés sur un carnet auxiliaire, au crayon, pour être reportés dans un délai déterminé sur le carnet officiel, qui seul serait conservé dans les archives.

Cette manière de procéder est contraire à l'esprit et au texte du nouveau règlement : aux termes de l'article 9 du règlement et de l'instruction du 29 novembre 1849, toutes les inscriptions doivent être faites à l'encre, sur les lieux mêmes et au moment où s'opèrent les constatations, en présence des ouvrages exécutés ; et c'est le carnet original, ainsi tenu par chaque agent, qui doit servir de base à la liquidation des dépenses et être conservé dans les archives.

Le carnet est unique et universel ; quels que soient les ateliers surveillés par chaque conducteur, que les travaux soient exécutés sur le budget du ministère des travaux publics ou sur celui du ministère de l'intérieur, sur les fonds du trésor, des départements ou des communes, c'est sur le même carnet que doivent être inscrits tous les faits de dépense de la gestion confiée à un conducteur.

Plusieurs chefs de service ont exprimé l'opinion que, pour certaines espèces de travaux, il y aurait avantage à autoriser les conducteurs à avoir plusieurs carnets dont les pages seraient disposées de manières différentes suivant les inscriptions spéciales qu'ils seraient destinés à recevoir : sur de grands chantiers où certaines fournitures de pierres, de bois de formes déterminées, etc., sont très-multipliées, ces carnets spéciaux diminueraient le travail des conducteurs et rendraient les vérifications plus faciles. Il suffit, pour lever cette objection, de faire remarquer que dans le cas où les attachements de cette nature sont assez multipliés pour qu'il y ait de notables avantages à ne pas les porter dans la forme ordinaire sur le carnet du conducteur, il y a presque toujours un agent secondaire spécialement chargé de tenir ces attachements, et qu'aucune disposition du nouveau règlement ne s'oppose à ce que le carnet ou les feuilles auxiliaires tenus par cet agent reçoivent, si les ingénieurs le jugent indispensable, une autre forme que celle prescrite pour le carnet ordinaire. Le conducteur chargé de la surveillance des travaux n'a plus alors à inscrire sur son carnet, à la fin de

chaque jour, que les résultats des attachements des carnets ou des feuilles auxiliaires des agents sous ses ordres. En procédant de cette manière, on satisfait à toutes les exigences du service, sans qu'il soit nécessaire de proposer une dérogation à l'une des règles essentielles de la nouvelle comptabilité.

L'article 10 du règlement porte que les carnets successivement remis dans une même année à chaque conducteur reçoivent une série de numéros. Cette prescription n'ayant pas été uniformément appliquée, il convient d'ajouter que, pour chaque carnet qui lui est remis, le conducteur ne recommence pas une nouvelle série de numéros d'ordre, mais continue la même série du commencement à la fin de l'année.

Lorsqu'un conducteur est remplacé, à moins de circonstances particulières qui détermineraient les ingénieurs à conserver tous les documents de comptabilité qui se rapportent à sa gestion, le nouveau conducteur est mis en possession du carnet de son prédécesseur, et continue la même série de numéros. Il faut seulement que les faits des deux gestions soient séparés, parfaitement distincts, et qu'aucune confusion ne puisse avoir lieu.

En fin d'exercice, le carnet, rempli ou non, est nécessairement clos, et c'est sur un nouveau carnet, avec une nouvelle série de numéros d'ordre, que les faits de dépenses se rapportant à l'exercice qui commence sont constatés.

Il n'est pas nécessaire que les conducteurs et les agents secondaires signent tous les articles qu'ils inscrivent sur leur carnet ; il faut seulement qu'au bas de chaque page remplie, ils apposent leur signature ou leur parafe.

Quelques ingénieurs ont pensé que, le conducteur inscrivant sur son carnet tous les résultats des carnets des piqueurs, surveillants ou autres agents placés sous ses ordres, et s'appropriant ainsi ces constatations, il n'était pas nécessaire que les carnets des agents secondaires fussent conservés et déposés dans les archives. C'est là une grave erreur. D'abord les carnets des piqueurs et surveillants contiennent naturellement plus de détails que le carnet du conducteur, qui se borne à inscrire des résultats; ils comprennent aussi des inscriptions contradictoires, pour lesquelles le conducteur, en les transportant sur son carnet, ne saurait exiger de nouvelles signatures, et dans le règlement du décompte d'une entreprise, dans l'instruction d'un réclamation, il est presque toujours indispensable de recourir aux détails élémentaires, et de représenter les signatures des parties intéressées. D'ailleurs, il est dans l'esprit du nouveau règlement, et il est essentiel dans toute bonne

comptabilité, de conserver la trace des opérations et l'enchaînement de toutes les productions. Il faut enfin que chacun supporte la part de responsabilité qui lui est naturellement dévolue, et que l'administration conserve la double garantie que lui offrent les signatures des deux agents chargés, le premier de constater les faits, et le deuxième de vérifier et de contrôler toutes les constatations, avant de s'en approprier les résultats.

Plusieurs chefs de service ont exprimé le regret de ne pouvoir faire inscrire sur le carnet, dont le format ne leur semble pas d'ailleurs devoir être changé, les grands dessins des ouvrages d'art, des bâtiments dont il est important de saisir l'ensemble. Il est facile de suppléer à l'insuffisance des croquis du carnet, ainsi que cela a été fait dans plusieurs services, au moyen de registres ou de feuilles séparées qui sont rattachées aux inscriptions du carnet par des numéros d'ordre. Le règlement du 28 septembre 1849, article 52, titre III, a admis ces feuilles auxiliaires pour les travaux des bâtiments civils. Rien ne doit s'opposer à ce que le service des ponts et chaussées use de cette faculté toutes les fois que les ingénieurs le jugeront nécessaire.

Les explications qui précèdent ne portent que sur des objets de détail qui, sans être d'une très-grande importance, ne devaient cependant pas être négligés.

Je vais maintenant traiter la question qui a présenté le plus de difficultés pour la tenue des carnets.

Cette question, la plus importante de toutes, consiste à déterminer la nature des constatations qui doivent être inscrites sur les carnets et la manière dont ces inscriptions doivent être faites.

D'abord, conformément au texte du nouveau règlement et des instructions de l'administration pour en assurer l'exécution, *tous les faits de dépense, de quelque nature qu'ils soient*, doivent être inscrits sur le carnet; mais on ne doit pas y faire figurer les observations qui se rapportent aux autres parties du service. C'est sur un carnet spécial ou sur des feuilles préparées *ad hoc* que ces observations doivent être portées, ainsi que les opérations de nivellement, de lever des plans, etc., qu'un conducteur est appelé à faire tous les jours.

L'inscription sur le carnet des menues fournitures, des journées, des dépenses en régie et des ouvrages exécutés par les entrepreneurs, alors que ces ouvrages sont entièrement terminés, se fait sans difficulté par les conducteurs qui sont depuis longtemps habitués à produire les états et les métrés nécessaires pour la rédaction des décomptes.

Quant aux travaux non terminés et aux approvisionnements, les instructions du 29 novembre 1849 et du 16 mars 1850 ont déjà appelé l'attention des ingénieurs sur la nécessité de les séparer d'une manière parfaitement distincte des ouvrages terminés et dont le métré est définitif. Mais ces instructions n'ayant pas été bien comprises, ou du moins n'ayant pas été appliquées d'une manière uniforme, il est nécessaire d'entrer à cet égard dans quelques détails.

Sur presque tous les ateliers, il est des ouvrages qui ne peuvent être rigoureusement appréciés qu'au moment même où ils sont exécutés. Une flache que l'on relève sur une chaussée pavée, un pieu que l'on enfonce dans le sol, une pierre de taille que l'on recouvre de maçonnerie, un mur de fondation, etc., ne peuvent être mesurés et constatés qu'à un instant déterminé : si la constatation était différée, il deviendrait le plus souvent impossible de régler les comptes des entrepreneurs sans léser leurs intérêts ou ceux de l'état. Il est donc de la plus haute importance que pour tous les ouvrages dont la trace disparait ou qui doivent être cachés, la constatation ait lieu sur le fait même et soit immédiatement inscrite sur le carnet.

Pour les ouvrages qui restent apparents, au moins pendant un certain temps, le métré ne doit être fait qu'alors qu'il est utile de le faire, c'est-à-dire, en général, lorsque l'ouvrage est terminé. Il y aurait, en effet, des inconvénients graves à faire le métré d'un ouvrage en maçonnerie, par exemple, en évaluant avec plus ou moins d'exactitude, dans chaque reconnaissance de travaux, les cubes irréguliers successivement exécutés, et l'on arriverait probablement ainsi, pour l'ensemble, à des résultats fort éloignés de la vérité. Mais cet ouvrage peut presque toujours se décomposer en diverses parties parfaitement définies et distinctes, et il convient que l'on procède pour chacune de ces parties, lorsqu'elle est terminée, comme pour l'ouvrage entier, et que le métré en soit immédiatement dressé. On n'aura pas à craindre, en opérant de cette manière, de commettre des erreurs, et l'on atteindra le but que l'on doit toujours se proposer, celui de se rendre à toute époque un compte aussi exact que possible de la situation des travaux. C'est aux ingénieurs à rechercher pour chaque espèce d'ouvrage, dans chaque cas particulier, l'ordre à suivre pour que les métrés soient faits dans des conditions convenables, et à donner des instructions pour qu'ils soient présentés de la manière la plus simple et la plus claire.

Il ne suffit pas que, dans les inscriptions sur leur carnet, les conducteurs se contentent de déclarer que les ouvrages ont été

exécutés conformément au devis et ont les dimensions prescrites ; il est indispensable que ces dimensions soient entièrement reproduites sur le carnet. On comprend, en effet, que ce serait pour les agents paresseux ou négligents un moyen très-commode de se débarrasser des opérations qu'ils ont à faire. Quant à ceux qui comparent avec soin, comme ils le doivent, les dimensions des ouvrages exécutés à celles que le devis a prescrites, ce n'est pas leur imposer un surcroît de travail considérable que d'exiger que les résultats de cette comparaison soient inscrits sur leur carnet.

Mais les conducteurs des ponts et chaussées n'ont pas seulement à produire la situation des entreprises, alors que les ouvrages, ou du moins certaines parties des ouvrages, étant terminés, il est utile d'en faire le métré ; il faut que, conformément aux prescriptions des règlements, ils fournissent aux ingénieurs, à la fin de chaque mois, tous les éléments nécessaires pour établir la situation des travaux et qu'ils comprennent dans leurs évaluations, indépendamment des ouvrages terminés, les ouvrages non terminés et les approvisionnements. Ici se présentent quelques difficultés.

Aux termes de l'instruction du 16 mars 1850, on ne saurait se dispenser de porter les travaux non terminés et les approvisionnements sur le sommier, et par conséquent sur le carnet, dont le sommier ne fait que reproduire les inscriptions en les classant dans l'ordre convenable ; mais les ingénieurs doivent les faire séparer d'une manière parfaitement distincte des ouvrages dont le métré est définitif et sur lequel il n'y aura plus à revenir ; ils doivent de plus faire en sorte que dans les inscriptions du carnet et dans les situations qui leur sont successivent adressées, les ouvrages non terminés et les approvisionnements, dans les transformations qu'ils subissent, ne puissent donner lieu à aucune confusion.

Pour atteindre ce résultat d'une manière uniforme, le mode le plus simple, celui qui se prête le mieux à toutes les exigences des travaux consiste à procéder, *à la fin de chaque mois*, sans tenir aucun compte des inscriptions du mois précédent, à une constatation nouvelle *ab ovo* des ouvrages non terminés et des approvisionnements. Quelques exemples feront comprendre les avantages de ce mode.

Un cube de maçonnerie d'une forme irrégulière n'a pu, dans la situation du premier mois, être évalué que d'une manière approximative ; à la fin du deuxième mois, une partie définie de l'ouvrage est achevée, comment fera-t-on le métré définitif ? J'ai déjà dit qu'on s'exposerait à commettre des erreurs très-considérables si l'on procédait par voie d'addition, c'est-à-dire si l'on ajoutait au cube

approximatif, porté le premier mois, un nouveau cube évalué aussi d'une manière approximative ; le résultat ainsi obtenu serait souvent fort différent de celui que l'on trouve en procédant directement, rigoureusement, au métré de la partie terminée de l'ouvrage. On est donc forcément conduit à faire le métré pour l'ensemble des travaux exécutés pendant les deux mois, et, si l'on veut tenir compte du cube porté à la fin du premier mois, à retrancher ce cube du cube total que le métré définitif a donné. Dès lors il est plus simple de ne pas tenir compte du métré du premier mois ; on a moins d'opérations à faire, et il est plus facile de retrouver dans les situations mensuelles les éléments du métré général de l'ouvrage.

D'ailleurs, il n'est pas toujours possible de procéder par différence : une tranchée pour la construction d'une route, d'un canal, d'un chemin de fer, etc., est entamée ; le premier mois, un certain cube, approximativement évalué, a été fouillé et transporté à une certaine distance moyenne ; à la fin du deuxième mois, non-seulement le cube a varié, mais aussi la distance moyenne, et souvent les mains-d'œuvre effectuées sur l'ensemble des terrassements, de sorte que de nouveaux prix provisoires doivent être établis pour les terrassements effectués dans le premier comme dans le second mois. Dans cet exemple, pour obtenir des résultats satisfaisants, on ne peut donc, sans se jeter dans des complications excessives, procéder par voie d'addition, ni même par voie de soustraction comme pour les maçonneries, et le seul mode simple, rationnel, est de recommencer à la fin de chaque mois la constatation *ab ovo* de tous les terrassements en cours d'exécution.

Les approvisionnements présenteraient des difficultés de même nature, si l'on voulait dans chaque situation tenir compte de ceux qui ont été portés dans les situations précédentes, et l'on augmenterait le travail des agents, en même temps que l'on rendrait les vérifications plus difficiles.

On devra donc procéder de la même manière pour la constatation des travaux non terminés et pour la constatation des approvisionnements.

Ces constatations se feront une fois par mois, à l'époque la plus rapprochée de la fin du mois que le permettront les exigences du service.

Elles seront, pour chaque atelier, distinctes des inscriptions qui se rapportent au métré définitif des ouvrages, et formeront des articles nettement séparés, portant en tête :

« Travaux non terminés. »

« Approvisionnements. »

Et, lorsque la situation du mois suivant aura été établie, on tirera un trait rouge en marge de ces articles, afin que, dans les vérifications et les recherches à faire ultérieurement, ils ne puissent donner lieu à aucune confusion.

L'article 11 du règlement du 28 septembre 1849 porte que les attachements qui par leur nature doivent être contradictoires reçoivent sur le carnet la signature de la partie intéressée. Cette prescription n'a pas été suivie d'une manière uniforme, et quelques instructions sont nécessaires.

Pour les ouvrages non terminés et pour les approvisionnements, la signature de l'entrepreneur ne doit pas être réclamée. On comprend, en effet, que pour les faits de cette nature, si les constatations du conducteur donnent lieu à des réclamations, il sera toujours possible d'y revenir et de rectifier les erreurs reconnues dans l'état du mois suivant, ou même, si cela était nécessaire sur les chantiers d'une grande importance, au moyen de situations produites dans le courant du mois. Mais pour tous les ouvrages dont le métré est définitif, pour ceux surtout qui ne doivent pas rester apparents ou dont la trace disparaît, la signature de la partie intéressée est indispensable; elle doit toujours être exigée. Il faut que, pour remplir cette prescription du règlement, les entrepreneurs accréditent, sur chaque chantier, un ou plusieurs agents chargés de les remplacer dans toutes les opérations contradictoires, et les ingénieurs, au commencement de chaque campagne, doivent exiger que ces agents soient régulièrement désignés.

C'est au bas des inscriptions contradictoires que les signatures des parties doivent être apposées. Il est indispensable que l'on indique bien nettement à quels articles se rapporte chaque signature.

Dans toutes les opérations contradictoires l'agent de l'administration doit apposer sa signature à côté de celle de la partie intéressée.

Les conducteurs étant quelquefois chargés de diriger les régies établies au compte des entrepreneurs, quelques ingénieurs ont demandé si les différentes opérations faites par la régie devaient être inscrites sur le carnet unique du conducteur, ou s'il convenait de tenir un carnet spécial C'est évidemment le second système qui doit être adopté. En effet, la régie établie au compte d'un entrepreneur est une affaire particulière en dehors des fonctions ordinaires des conducteurs, dont les opérations, comme régisseurs, ne constituent pas des droits acquis contre l'état et dont la gestion peut

être discutée par l'entrepreneur. Il importe donc que ces opérations soient inscrites sur un carnet spécial que l'on puisse consulter et représenter à toute époque, sans avoir à se dessaisir des documents qui se rapportent aux travaux faits au compte de l'état.

Il y aurait d'ailleurs de graves inconvénients à porter sur le carnet ordinaire toutes les opérations de la régie, car il faut remarquer que, bien qu'exécutés en régie, on doit évaluer les travaux aux prix de l'adjudication et dresser le décompte dans la forme ordinaire, pour établir la situation de l'entrepreneur vis-à-vis de l'état. Le conducteur-régisseur, s'il était en même temps chargé de la surveillance des travaux, aurait donc, d'une part, à porter sur son carnet les inscriptions nécessaires pour dresser le décompte des ouvrages exécutés et des dépenses faites au compte de l'état, et, d'autre part, à répéter les mêmes inscriptions pour solder les ouvriers et fournisseurs de la régie au compte de l'entrepreneur; il lui serait bien difficile de ne pas faire confusion, d'indiquer toujours très-nettement à quel compte chaque article se rapporte, et il pourrait résulter de cette double inscription des doubles emplois que l'on doit s'efforcer d'empêcher.

L'article 11 du règlement prescrit aux ingénieurs de viser fréquemment les carnets. Il importe que les ingénieurs comprennent bien que ce n'est pas un simple visa qui leur est demandé, mais qu'il ont à vérifier les inscriptions faites et à en constater par eux-mêmes l'exactitude. La formule qu'ils emploieront en apposant leur signature sur un carnet est celle-ci : *Vu et vérifié.* Il convient aussi de leur rappeler que ces vérifications doivent avoir lieu le plus souvent possible, soit dans leurs tournées, soit lorsqu'ils appellent les conducteurs auprès d'eux, et qu'ils ont d'ailleurs à donner toutes les instructions nécessaires pour que les carnets soient tenus d'une manière uniforme, le plus simplement et le plus clairement possible.

C'est ici le lieu de faire remarquer qu'il n'est pas exact, ainsi que quelques ingénieurs en ont exprimé la crainte, que le règlement du 28 septembre 1849, en déterminant les formes à suivre pour la constatation régulière des faits de dépense, ait affranchi les ingénieurs de la responsabilité qui leur est dévolue pour toutes les parties du service qu'ils dirigent. Les conducteurs et les ingénieurs, dans la limite de leurs attributions, conservent toute la part de responsabilité qui pesait sur eux avant la promulgation du nouveau règlement. Placés plus près de l'exécution des travaux, presque constamment sur les ateliers, les conducteurs sont naturellement appelés à constater les faits; mais ces constatations ne forment pas titre pour

les parties intéressées, et c'est sous leur responsabilité propre que les ingénieurs, après avoir opéré toutes les vérifications qu'ils jugent nécessaires et exercé le contrôle qui leur appartient essentiellement, admettent les résultats des inscriptions faites sur les carnets des conducteurs. Le règlement du 28 septembre n'a allégé la responsabilité d'aucun des agents ou fonctionnaires dont l'intervention est nécessaire pour constater et liquider les droits acquis contre l'état; il a, au contraire, en réglant les attributions de chacun, rendu la responsabilité plus réelle et donné à tous plus de garanties. Les ingénieurs iraient directement contre le but que l'administration s'est proposé et manqueraient à l'un de leurs premiers devoirs, en n'exerçant pas, sur toutes les constatations des faits de dépense, le contrôle le plus assidu et le plus vigilant.

MODÈLE N° 1 *bis*. — LIVRET DE CAISSE.

Bien que les instructions du 29 novembre 1849 et du 16 mars 1850 aient donné plusieurs indications sur la tenue du livret de caisse, il ne paraît pas que l'on ait suivi une méthode uniforme pour les inscriptions sur la deuxième page de ce livret, et quelques explications sont encore nécessaires.

Le régisseur inscrit sur cette page, par ordre de dates, tous les payements qu'il effectue; il le fait d'une manière sommaire et sans entrer dans les détails d'une facture ou d'un état de journées qu'il solde intégralement; il se borne à inscrire le montant de la facture ou de l'état.

La 4e colonne, qui a pour titre : « Payements justifiés au payeur, » est destinée à recevoir le total de chaque bordereau (*modèle n°* 18) qui accompagne les pièces justificatives adressées au payeur; la date de l'envoi de ce bordereau est écrite dans la première colonne de la page, et c'est dans la colonne des observations que le régisseur porte en regard la date du renvoi par le payeur du bordereau qui le libère.

Lorsque le livret est ainsi tenu, la vérification de la caisse du régisseur consiste simplement à reconnaître si la somme qui lui reste est égale au montant des payements qui lui ont été faits, diminué du total des sommes que lui-même a payées, et si, d'un autre côté, les quittances qu'il représente donnent un total égal à la différence des sommes qu'il a payées et de celles pour lesquelles il a produit des pièces justificatives (3e et 4e colonnes de la 2e page). Rien ne s'oppose d'ailleurs à ce que le régisseur, au lieu de continuer par des reports, du commencement à la fin du livret, l'inscription des payements qu'il a opérés, arrête les comptes toutes les fois qu'il est libéré;

cette manière de procéder rendra souvent les vérifications plus faciles.

MODÈLE N° 2. — FEUILLES D'ATTACHEMENTS ET DE JOURNÉES.

Quelques ingénieurs ont demandé qu'il soit apporté de légers changements au modèle n° 2, afin qu'on puisse, pour les grands ateliers, inscrire un plus grand nombre de noms, mettre des intercalaires, etc. L'instruction du 16 mars 1850 a autorisé les ingénieurs en chef, qui sont chargés de faire imprimer cette formule, à y apporter, dans certaines limites, les changements que les besoins des différents services peuvent rendre nécessaires.

Il n'y a donc aucune instruction nouvelle à adresser sous ce rapport; seulement, pour tous les départements où le payement des ouvriers employés en régie s'opère par mandats individuels, il convient d'ajouter sur le modèle n° 2, comme cela a été prescrit par la circulaire du 16 mars 1850 pour les modèles n°s 6, 11 et 12, une colonne indiquant la résidence du percepteur qui doit acquitter le mandat.

L'instruction du 29 novembre 1849 a appelé l'attention des ingénieurs sur la nécessité de soumettre les surveillants à des règles uniformes pour la tenue des feuilles d'attachements, surtout en ce qui concerne la manière de pointer les absents à chaque reprise du travail. Divers systèmes ont été appliqués ou proposés pour les pointages, et l'on comprend que, suivant les localités et les habitudes des ouvriers, les méthodes puissent être différentes. Il est toutefois quelques précautions qu'il convient d'appliquer à tous les services.

Il importe qu'après avoir inscrit les noms des ouvriers dont l'emploi est autorisé, le surveillant ne puisse pas, alors que la journée est expirée et qu'aucune vérification n'a été faite, ajouter de nouveaux noms à ceux des ouvriers qui ont réellement travaillé. Les ingénieurs, dans chaque service, doivent prendre les mesures nécessaires pour empêcher cette fraude.

La case réservée à chaque ouvrier, pour une journée, doit contenir autant de divisions qu'il y a de reprises; il doit y avoir un appel constaté par une marque dans la partie correspondante de la case.

Il doit être admis sur tous les ateliers que l'ouvrier qui ne se présente pas à l'heure de la reprise, ou qui quitte le travail avant la fin, perd tout le temps de la reprise, et que le surveillant doit immédiatement constater son absence.

Quant aux moyens d'assurer, autant que possible, l'exactitude des constatations, on a proposé deux modes : l'un qui consiste à pointer

à chaque appel les ouvriers présents, et l'autre à pointer seulement les absents. Si l'on adopte le premier mode, il est nécessaire que, pour empêcher toute addition ultérieure, on oblige le surveillant à indiquer immédiatement au bas ou au verso de la feuille le nombre des ouvriers présents à chaque appel; c'est un moyen de contrôle qui est indispensable, mais qui a l'inconvénient de présenter une difficulté de plus aux surveillants qui peuvent savoir à peine écrire, et il est à craindre que les changements qui se produiraient après les appels ne soient pas constatés ou ne jettent de la confusion dans les inscriptions. Ces raisons me font penser que le second mode, qui consiste à marquer seulement les absences, soit lors de l'appel, soit à tout autre moment de la durée du travail, est en général préférable. De cette manière, il n'y a jamais de modifications à apporter aux indications des feuilles, et le surveillant n'a pas d'excuse si, à l'heure où la vérification est faite, il n'a pas porté le signe d'absence pour tous les ouvriers qui ne sont pas sur l'atelier. Il est essentiel de remarquer que, pour empêcher l'addition ultérieure de noms d'ouvriers étrangers à l'atelier, les surveillants doivent être tenus de porter, chaque jour, le signe d'absence non-seulement au droit du nom de chaque ouvrier absent, mais aussi au droit de toutes les cases non remplies de la deuxième colonne de la feuille d'attachement.

Le conducteur adressant à l'ingénieur ordinaire les feuilles d'attachements des journées et ne portant, en général, sur le carnet et sur le sommier que les résultats de ces feuilles, il est souvent nécessaire qu'à titre de renseignement il conserve un tableau portant les noms des ouvriers qu'il a employés, et le prix de la journée de chacun. Ce tableau doit comprendre aussi les prix courants des fournitures les plus usuelles dans les travaux en régie, afin que le conducteur ne soit pas exposé à payer pour les mêmes objets des prix très-différents, et qu'en cas de remplacement son successeur profite de l'expérience acquise. De leur côté, les ingénieurs doivent contrôler avec soin tous les prix qui sont portés sur les états de journées et de travaux à la tâche et sur les mémoires de fournitures, les comparer aux prix accordés précédemment et se faire rendre compte de toutes les différences qu'ils constatent.

MODÈLE N° 3. — PROCÈS-VERBAUX DE RÉCEPTION DES MATÉRIAUX.

Bien que, d'après le règlement du 28 septembre 1849, les procès-verbaux de réception des matériaux soient rangés au nombre des pièces qui se rapportent à la comptabilité du conducteur, c'est toujours aux ingénieurs qu'il appartient essentielle-

ment de dresser ces procès-verbaux. Les conducteurs ne font qu'assister à cette opération, et leur rôle consiste seulement à constater au bas du procès-verbal qu'ils ont inscrit sur leurs carnets les résultats de la réception faite par les ingénieurs. Si, dans l'ordre adopté pour le classement des formules, les procès-verbaux de réception des matériaux se trouvent placés au milieu de pièces qui sont exclusivement produites par les conducteurs ou les agents sous leurs ordres, c'est par ce seul motif que, pour dresser des décomptes complets, les conducteurs ont besoin de porter sur leurs carnets et sur leurs sommiers les matériaux reçus par l'ingénieur ordinaire, et que, dès lors, il est naturel de considérer les procès-verbaux qui constatent ces réceptions comme se rattachant directement à leur comptabilité. Mais les ingénieurs ne sauraient en conclure qu'ils peuvent se décharger sur les conducteurs du soin de recevoir les matériaux : autant qu'à aucune autre époque, il importe qu'ils procèdent eux-mêmes à ces réceptions ; c'est une partie essentielle de leurs attributions et un devoir qu'ils doivent remplir avec la plus rigoureuse exactitude.

Modèle n° 4. — Feuille de repiquage.

Les instructions ont autorisé les ingénieurs à apporter dans les inscriptions des titres de colonnes de cette formule les changements que nécessiteront les besoins des différents services.

Il convient de faire remarquer aux ingénieurs qu'il est important que les feuilles de repiquage soient remises aux conducteurs dans un délai aussi court que le permettent l'éloignement des ateliers et la fréquence des communications.

Il est encore une observation qui, peut-être, ne se rattache pas directement aux formules de la comptabilité, mais sur laquelle il est utile d'appeler l'attention des ingénieurs qui sont chargés de l'entretien des chaussées pavées. Le relevé exact des dimensions d'une flache, dans une chaussée pavée, présente quelquefois des difficultés même aux personnes habituées aux opérations de métrages. Pour les agents de l'ordre de ceux qui sont ordinairement chargés de la surveillance des travaux de repiquage, c'est le plus souvent une opération impossible, et leurs indications ne sont rien moins qu'exactes. Afin de remédier à ces inconvénients, on a, dans plusieurs départements, indiqué dans les devis le nombre des pavés de divers échantillons qui représentent un mètre superficiel. Il suffit alors de compter, avant la démolition, le nombre de pavés à enlever, et tout surveillant peut faire ce comptage sans difficulté. Il serait utile de généraliser ce mode, qui est pratiqué sur les ate-

liers des environs de Paris, et dont l'expérience a constaté les avantages.

MODÈLE N° 5. — SOMMIER DU CONDUCTEUR.

Le sommier du conducteur est le complément nécessaire des écritures tenues par cet agent du service : le carnet constitue son journal, le sommier est son grand-livre. Ces deux éléments sont indispensables pour former une comptabilité régulière.

Le conducteur devant conserver une part importante dans la responsabilité des résultats obtenus au moyen du dépouillement des faits de dépense inscrits sur son carnet, ce dépouillement doit être fait par lui-même. Il ne peut avoir lieu dans le bureau et par les soins de l'ingénieur ordinaire, que dans le cas exceptionnel prévu par la circulaire du 29 novembre 1849.

La formule du sommier du conducteur a été l'objet d'assez nombreuses observations de la part des ingénieurs.

Les difficultés qu'a présentées l'emploi de cette formule proviennent, d'une part, de ce que la disposition du premier tableau n'a pas été généralement bien comprise ; d'une autre part, de ce que le compte des travaux terminés n'a pas été séparé d'une manière assez nette de celui des ouvrages non terminés et des approvisionnements ; enfin, du défaut d'uniformité dans la manière d'établir la sous-répartition des crédits.

Je vais tracer d'abord les règles qu'à l'avenir les ingénieurs en chef devront suivre pour dresser la sous-répartition des crédits.

Travaux d'entretien.

Règles à suivre pour établir la sous-répartition des crédits. — Pour les travaux d'entretien, la sous-répartition devra contenir, pour chaque arrondissement d'ingénieur ordinaire, les articles ci-après :

1° Un article distinct par entreprise, pour chaque route, pour chaque rivière, pour chaque canal, etc. ;

2° Un article unique pour les dépenses en régie et les ouvriers auxiliaires, concernant une même route, une même rivière, un même canal, etc. ;

3° Un article unique pour les salaires de cantonniers, concernant une même route, une même rivière, un même canal, etc. ;

4° Un article unique par service d'ingénieur ordinaire pour toutes les indemnités de terrain, les indemnités de dommage et les dépenses diverses qui doivent être imputées sur le fonds d'entretien.

Travaux neufs.

Pour les travaux neufs, la sous-répartition devra contenir, pour chaque entreprise :

1° Un article pour les travaux exécutés aux prix de la série ;

2° Un article pour les dépenses imputables sur la somme à valoir ;

3° Un article pour les indemnités de terrain, les indemnités de dommage et les dépenses diverses imputables sur les fonds des travaux.

La sous-répartition générale des crédits ayant été établie d'après les bases qui précèdent, chaque ingénieur ordinaire fera, pour son arrondissement, une sous-répartition des crédits mis à sa disposition entre les conducteurs placés sous ses ordres, sauf à y apporter ultérieurement les changements que les éventualités du service pourront rendre nécessaires. Cette sous-répartition devra être faite sur les mêmes bases que la sous-répartition générale.

Si l'on se conforme exactement aux règles que je viens de poser, le conducteur n'éprouvera aucune difficulté pour ouvrir à son sommier les divers comptes où il doit classer, par article de la sous-répartition, conformément aux articles 3 et 16 du règlement, les faits de dépense extraits de son carnet.

Ces comptes sont les suivants :

1° Pour chaque entreprise,

Un compte des travaux aux prix de la série ou des marchés approuvés. Ce compte doit être divisé en deux parties : l'une concernant les travaux terminés, l'autre concernant les travaux non terminés et les approvisionnements ;

Un compte des dépenses imputables sur la somme à valoir.

2° Pour chaque route, chaque rivière, chaque canal, etc.,

Un compte des dépenses en régie et des ouvriers auxiliaires ;

Un compte des cantonniers.

Les conducteurs n'ont pas ordinairement à constater dans leur comptabilité les indemnités de terrain, les indemnités pour dommages, ni les dépenses diverses. Ils n'auront donc que rarement à ouvrir un compte pour ces genres de dépenses.

Je joins à la présente circulaire le modèle d'un sommier (modèle n° 5) composé d'exemples des comptes ci-après (*) :

1° Compte d'une entreprise. — Travaux terminés ;

2° *idem.* — Ouvrages non terminés et approvisionnements ;

(*) On n'a pas reproduit ci-près la couverture du sommier, ni le tableau des cantonniers, parce qu'il n'y a été fait aucun changement.

3° Compte des dépenses en régie;
4° Compte des cantonniers.

Premier compte. — Travaux terminés.

La partie de ce compte, qui est intitulée : *Éléments du décompte de l'entreprise*, se compose de deux cadres : le premier cadre ayant pour titre : *Ouvrages qui se présentent le plus souvent*, est formé de vingt et une colonnes verticales destinées à recevoir l'inscription, en quantité, des ouvrages qui se présentent fréquemment pendant l'exécution de l'entreprise; le second cadre, formé de quatre colonnes, est réservé aux ouvrages qui ne se présentent que rarement, ou qui n'ont pas pu trouver place dans les vingt et une colonnes qui précèdent. On porte dans la première de ces quatre colonnes les quantités d'ouvrages, dans la deuxième les numéros des sous-détails, dans la troisième les prix; dans la quatrième le montant des ouvrages.

Une dernière colonne, ayant pour titre : *Total des dépenses faites*, doit présenter le total des sommes résultant de la conversion en argent, par l'application des prix, de la série, des quantités portées dans les vingt et une colonnes du premier cadre, et de la somme résultant de l'addition de toutes les sommes partielles portées dans la quatrième colonne du second cadre.

Je rappellerai ici que, pour rendre le travail plus simple et les recherches plus faciles, il convient de diviser les entreprises qui présentent un trop grand nombre de prix par sections de l'avant-métré, par ouvrages d'art, par nature de travaux, terrassements, maçonnerie, charpente, etc., ainsi que cela a été prescrit par la circulaire du 16 mars 1850. Une récapitulation, placée à la suite des différents tableaux se rapportant à une seule entreprise ou à un même article de la sous-répartition, reçoit à la fin de chaque mois le total de chaque tableau et présente la situation générale de l'entreprise.

Je ferai remarquer que le compte d'un entrepreneur ne doit comprendre que les travaux exécutés aux prix de la série ou des marchés approuvés. On ne doit jamais y faire figurer ni dépenses diverses, ni dépenses à prix convenus. S'il s'agit de dépenses considérables, le marché doit avoir été préalablement approuvé; si, au contraire, il s'agit de menues dépenses, pour lesquelles une autorisation spéciale n'est pas nécessaire, elles doivent naturellement être portées à l'article des dépenses en régie, alors même qu'elles sont faites par l'entrepreneur.

Les exemples donnés pour la tenue du sommier ne portent pas de retenue de garantie. Quelques ingénieurs ont pensé que c'était là une omission, et que, pour donner aux conducteurs les moyens de comparer le montant des dépenses aux crédits qui leur sont notifiés, et de reconnaître à toute époque qu'ils sont restés dans les limites de ces crédits, il était nécessaire de faire sur le sommier, en arrêtant le compte de chaque mois, toutes les opérations de retenue qui établissent le net des dépenses que l'état doit solder immédiatement.

Il n'est nullement nécessaire de porter les retenues de garantie sur le sommier des comptes mensuels. La notification des crédits n'est faite au conducteur qu'à titre de renseignement, et il lui sera toujours facile, par un calcul très-simple, de se rendre compte de ce qu'il lui reste à dépenser. C'est d'ailleurs à l'ingénieur ordinaire qu'il appartient surtout de faire, à toute époque, cette comparaison entre les crédits et les dépenses, et de donner les instructions nécessaires pour que les travaux soient arrêtés, afin de ne pas dépasser les crédits, ou poussés avec plus d'activité, afin de les absorber en temps utile.

Il n'y aurait donc aucun avantage à surcharger le sommier et les états qui en transmettent les résultats des indications relatives aux retenues de garantie dans les comptes arrêtés à la fin de chaque mois. Seulement, afin d'empêcher toute erreur, les ingénieurs, dans la notification des crédits, devront appeler l'attention du conducteur sur ceux de ces crédits que l'application de la retenue de garantie sur les travaux exécutés, tant sur l'exercice courant que sur les exercices précédents, permettra de dépasser dans une certaine proportion.

Deuxième compte. — Ouvrages non terminés et approvisionnements.

Les neuf colonnes de ce compte comprennent les numéros et les dates du carnet, les numéros d'ordre du sommier, l'indication des travaux, les quantités, les numéros de sous-détails, les prix, les dépenses par article et par nature d'ouvrages, et une colonne pour observations.

Comme sur le carnet, le compte des travaux non terminés et des approvisionnements sera recommencé *ab ovo* pour chaque situation nouvelle.

Le compte établi pour la situation précédente sera arrêté par un double trait dans toute la largeur du livre, ainsi que l'indique le modèle, et un trait à l'encre rouge sera tiré en marge afin d'éviter toute confusion.

Troisième compte. — Dépenses en régie.

L'usage des sept colonnes dont se compose ce compte est suffisamment indiqué par les exemples que présente le modèle.

Cette formule doit s'appliquer soit aux dépenses faites sur la somme à valoir d'une entreprise, soit aux dépenses en régie et aux salaires des ouvriers auxiliaires concernant l'entretien d'une route, d'un canal, etc.

Quatrième compte. — Cantonniers.

La formule destinée à recevoir les inscriptions relatives aux cantonniers a donné lieu à des observations. Quelques ingénieurs ont trouvé plus commode la formule correspondante du livre de comptabilité de l'ingénieur ordinaire, et ont proposé de la substituer à celle du sommier. En faisant cette observation, ils ont perdu de vue que la formule du sommier doit nécessairement donner l'indication des numéros et des dates du carnet, ainsi que les numéros d'ordre du sommier même, et que la formule du livre de comptabilité n'est pas disposée de manière à recevoir ces indications.

Il convient donc de conserver la formule du sommier sans y apporter de modifications. Au moyen de feuilles intercalaires sur lesquelles on ajoutera une colonne, sur le recto à droite, pour les sommes à reporter, et, sur le verso à gauche, une colonne pour les reports, cette formule peut s'appliquer à toutes les routes, si considérable que soit le nombre des cantonniers.

Je terminerai ce qui concerne le sommier du conducteur par une observation importante.

Il est absolument nécessaire que chaque soir, ou au moins au retour de chaque tournée, le conducteur fasse le dépouillement des écritures de son carnet et en rapporte les résultats sur son sommier. Ce livre doit être constamment tenu à jour, et j'appelle sur ce point l'attention toute particulière de MM. les ingénieurs.

MODÈLE N° 7. — DÉCOMPTE DES CANTONNIERS.

Cette formule n'a donné lieu à aucune observation importante de la part des ingénieurs. Il n'a pas paru nécessaire d'y ajouter une colonne pour indiquer la résidence des cantonniers ou celle du percepteur chargé d'acquitter le mandat : c'est un renseignement donné, une fois pour toutes, lors de l'installation de chaque cantonnier, et que l'ingénieur ordinaire retrouve sur son livre de comptabilité pour la rédaction de l'état n° 11. La colonne des observations suffit, d'ailleurs, pour tous les changements auxquels

peuvent donner lieu les mutations dans le personnel et les modifications des stations.

Les exemples portés sur le carnet ont fait penser à quelques conducteurs que leurs propositions (car les conducteurs ne peuvent faire que des propositions) relativement aux amendes et aux gratifications de cantonniers ne devaient être inscrites sur le sommier et sur l'état n° 7 qu'après avoir été approuvées par l'ingénieur. Il faut distinguer : si le conducteur est auprès de l'ingénieur ordinaire, ou si celui-ci fait une tournée, il est dans l'ordre que le carnet lui soit soumis et que le conducteur ne porte sur ses états que les propositions qui ont été approuvées, en rappelant dans la colonne d'observations du modèle n° 7 la date de l'approbation. Mais dans les autres cas, à moins de circonstances exceptionnelles, le conducteur porte ses propositions sur le sommier, ainsi que sur l'état n° 7, que l'ingénieur adopte ou modifie et lui renvoie ensuite, pour compléter ou modifier ses écritures. Il faut s'efforcer de simplifier et ne pas exiger des correspondances entre les ingénieurs et les conducteurs pour les détails que l'on règle d'un trait de plume à la fin de chaque mois.

MODÈLES N°s 8, 8 *bis* ET 9.

La première page du modèle n° 8 donne le moyen de faire la récapitulation des travaux de repiquages. Au fur et à mesure que les feuilles de repiquages sont remises au conducteur, et je répète ici que ce doit être le plus souvent possible, le conducteur les vérifie, les inscrit sur le tableau récapitulatif et en porte le total sur le carnet.

D'après la distinction très-nette qui, aux termes des instructions, doit être établie entre les ouvrages exécutés aux prix de la série et les dépenses faites en régie ou imputables sur la somme à valoir, on ne doit pas faire figurer de *dépenses diverses* dans le décompte de l'entrepreneur.

En conséquence, il y a lieu de modifier la deuxième et la troisième page des modèles n°s 8, 8 *bis* et 9. Ces deuxième et troisième pages ne doivent comprendre que les indications ci-après :

1° Les travaux terminés ;

2° Les travaux non terminés ;

3° Les approvisionnements.

Un tableau récapitulatif au bas de la troisième page indiquera le total des dépenses faites par l'entrepreneur.

La quatrième page comprendra les dépenses en régie. On y introduira seulement une légère modification, qui consiste à diviser la

troisième colonne intitulée *Sommes* en deux colonnes, l'une pour le montant des rôles de journées, et l'autre pour le montant des mémoires. Cette division a été adoptée pour l'inscription des dépenses en régie sur le sommier, dont les états nos 8 et 9 doivent reproduire tous les résultats.

On remplira sans difficulté le tableau qui est au bas de la quatrième page et qui donne la situation des travaux, tant que les dépenses ne dépasseront pas les crédits ouverts. Mais lorsque les dépenses faites auront dépassé les crédits dans les limites fixées pour la retenue de garantie, la troisième colonne ne sera plus remplie, et le conducteur donnera dans la colonne des observations les renseignements nécessaires pour établir la situation.

On trouvera à la suite de la présente instruction une formule n° 9 modifiée conformément aux observations qui précèdent. On y a porté, pour les mois de janvier et de février, des exemples se rapportant aux inscriptions faites sur le sommier.

Bien que les trois formules nos 8, 8 bis et 9 portent en titre : *Situation à la fin du mois*, il est bien entendu que les conducteurs ne seront pas obligés de parcourir toutes les parties de leur subdivision le dernier jour du mois, et surtout qu'ils ne porteront pas sur les états des dépenses qu'ils n'auraient pas régulièrement constatées. Il suffit que les reconnaissances soient faites vers la fin du mois, à une époque aussi rapprochée du dernier jour du mois que le permettent les exigences du service.

Modèle annexe nos 8, 8 *bis* et 9.

Ce modèle a pour titre : *Métré définitif des travaux*. Il convient de faire remarquer que ce ne sont pas seulement des métrés définitifs que doivent produire les conducteurs, mais aussi des métrés provisoires, à l'appui des états de dépenses, toutes les fois que cela est nécessaire. Ce serait déroger aux règles de la comptabilité que de baser des propositions de payement, qui peuvent être fort considérables pour des approvisionnements et des ouvrages non terminés, sur de simples chiffres portés sur les états nos 8 et 9, et il est indispensable que le conducteur produise à l'appui de ces chiffres les éléments qui lui ont servi à établir les évaluations. Il conviendra donc, dans les nouvelles impressions, de retrancher dans le titre le mot *définitif*, et de laisser un blanc que l'on remplira par le mot *provisoire* ou le mot *définitif*, suivant les cas.

Il est bien entendu, d'ailleurs, que, dans chaque cas particulier, les ingénieurs rechercheront les moyens d'abréger ce travail autant que le comporte chaque espèce d'ouvrages. Pour les terrassements,

par exemple, dans l'ouverture d'une route, d'un chemin de fer, d'un canal, on peut préparer des profils sur lesquels le conducteur indique à la fin de chaque mois, par des couleurs différentes, l'état des déblais et des remblais; quelques cotes pour chaque profil lui suffisent alors pour dresser avec une suffisante exactitude le décompte des travaux exécutés au moment de la situation mensuelle.

Modèle n° 10. Bordereau.

Ce bordereau n'est susceptible d'aucune modification.

L'exécution du règlement du 28 septembre 1849 paraît avoir augmenté d'une manière assez notable le travail des conducteurs dans un certain nombre de services. Mais toutes les productions de pièces prescrites par ce règlement sont indispensables, et l'on ne saurait en supprimer aucune sans détruire l'enchaînement que l'on a voulu avec raison établir depuis le moment où le fait des dépenses est constaté jusqu'à celui où la liquidation peut être opérée. Les écritures se trouvant d'ailleurs réparties sur tous les jours de l'année et n'exigeant chaque jour qu'un travail peu considérable, un conducteur intelligent, qui aura étudié avec soin et pratiqué la nouvelle comptabilité, arrivera sans peine à produire en temps utile tous les états et toutes les justifications qui se rapportent à la subdivision dont il est chargé.

Il importe toutefois que le travail des conducteurs, en ce qui concerne la comptabilité, ne soit, sous aucun prétexte, augmenté. Les ingénieurs ne doivent pas adresser en double et en triple expédition les états que les conducteurs ont à leur fournir. Pour les formules n[os] 2, 4 et 6 *bis*, ce sont les pièces originales qui doivent être transmises à l'ingénieur ordinaire. Pour les formules n[os] 6, 7, 8, 8 *bis* et 9, et pour les annexes, une seule expédition suffit.

Le conducteur lui-même n'a pas besoin d'en garder de copie, puisque le carnet et le sommier lui fournissent tous les renseignements qui, en général, lui sont nécessaires, et que, dans les cas rares où il y aurait à faire des recherches sur les pièces élémentaires, il les trouvera dans le bureau des ingénieurs.

Modèles n[os] 11 et 12. — Salaire des cantonniers et rôle de journées.

Les seuls changements à introduire dans ces formules sont ceux qui ont été autorisés par la circulaire du 16 mars 1850.

MODÈLE N° 13. — LIVRE DE COMPTABILITÉ DE L'INGÉNIEUR ORDINAIRE.

Le livre de comptabilité de l'ingénieur ordinaire comprend d'abord un extrait de la sous-répartition. Ce tableau, que quelques ingénieurs se dispensent de remplir pendant une partie de l'année, ne saurait être remplacé par la série des notifications qui sont adressées par l'ingénieur en chef à l'ingénieur ordinaire; il doit être constamment tenu à jour et recevoir, en encres de couleurs différentes, si cela est nécessaire, toutes les modifications auxquelles les notifications successives donnent lieu quelquefois.

J'ai indiqué comment les crédits doivent être répartis et quels sont les comptes à ouvrir sur le sommier des conducteurs. La même répartition doit être suivie pour le livre de comptabilité de l'ingénieur ordinaire; mais, au lieu de former un article spécial pour les travaux de l'entreprise, les dépenses en régie et les salaires des cantonniers de chaque subdivision de conducteur, il ne doit y avoir qu'un seul article pour chaque lot d'entreprise, un seul pour les dépenses en régie et un seul pour les cantonniers d'une même route, d'une même section de canal, etc. La sous-répartition des crédits entre les divers conducteurs sera indiquée dans la colonne des observations.

Ainsi que le porte le titre intérieur du livre de comptabilité, un compte est ouvert à chacun des articles de la sous-répartition.

Aucune modification ne doit être apportée à la forme des comptes ouverts, tant pour ceux qui se rapportent aux travaux à l'entreprise que pour ceux qui comprennent les salaires des cantonniers et les dépenses en régie. Il faut seulement pour ce dernier substituer au titre *Ouvriers auxiliaires* le titre plus général et plus exact de *Dépenses en régie*.

Avant de transporter sur son livre de comptabilité les résultats des pièces produites par les conducteurs, l'ingénieur ordinaire vérifie ces pièces avec soin et y opère toutes les rectifications qu'il reconnaît nécessaires; il les communique ensuite au conducteur, qui rend ses écritures conformes et renvoie à l'ingénieur, dans le plus bref délai, toutes les pièces qui lui ont été communiquées. Il n'est pas inutile de recommander que toutes les rectifications soient faites avec une encre de couleur différente et écrites dans les interlignes, en se bornant à passer sur les inscriptions rectifiées un simple trait qui les laisse parfaitement lisibles. Aucune inscription ne doit être ni grattée ni surchargée.

Bien qu'à la rigueur on puisse se dispenser, sur les comptes ouverts du livre de comptabilité de l'ingénieur ordinaire, comme sur les comptes ouverts du sommier, de porter la retenue de garantie pour les travaux exécutés à l'entreprise, il est préférable de modifier les écritures du modèle n° 13 pour y introduire cette utile indication et y faire figurer les retenues opérées tant sur les travaux terminés que sur les travaux non terminés et sur les approvisionnements. Cette manière de faire est plus conforme aux habitudes des ingénieurs; elle est plus naturelle et plus logique. En opérant la retenue de garantie sur les comptes ouverts, la dernière ligne du compte présentera pour les entreprises, comme pour les salaires des cantonniers et les dépenses en régie, le montant des sommes dont le payement est exigible. De plus, on trouvera ainsi dans les comptes ouverts tous les éléments nécessaires pour la rédaction de l'état sommaire mensuel modèle n° 14, que l'administration a récemment modifié en y ajoutant une colonne pour la retenue de garantie, de même que pour la rédaction du décompte n° 16 *bis* et de l'état de situation définitive modèle n° 20. Enfin, on établira entre les colonnes correspondantes des dépenses et des mandats délivrés, des comptes récapitulatifs, une concordance qui donne un moyen facile de vérification.

Il faut remarquer, toutefois, que les chiffres portés chaque mois au bas de la deuxième colonne indiquent le total des dépenses faites et le total des dépenses dont le payement est exigible, et que pour obtenir les chiffres qui représentent les dépenses du dernier mois, dont on a besoin pour la rédaction tant de l'état sommaire n° 14 que du compte récapitulatif du livre de comptabilité, il faut retrancher de ces totaux les sommes correspondantes portées le mois précédent. Les résultats de ces soustractions, que l'on peut inscrire dans la première des deux colonnes réservées à chaque mois, compléteront les renseignements dont les ingénieurs ont besoin pour les productions qu'ils ont à faire ultérieurement.

Lorsqu'une entreprise, autre qu'un bail d'entretien, se continue pendant plusieurs années, il est indispensable, dans les comptes ouverts d'un exercice, de ne pas faire abstraction des dépenses des exercices antérieurs. Il faut, en effet, que, pour opérer la retenue de garantie et constituer les éléments des productions à faire à l'administration centrale à la fin de chaque mois, et au payeur à l'appui de chaque certificat pour payement, le compte ouvert présente toujours le montant total des ouvrages exécutés. Seulement, afin de rapporter les dépenses à imputer sur chaque exercice au crédit ouvert pour cet exercice, il faut retrancher du total des

ouvrages terminés, des ouvrages non terminés et des approvisionnements, les sommes imputées sur les exercices antérieurs.

On trouvera joint à la présente circulaire le compte d'une entreprise établi d'après les indications ci-dessus. On a supposé que l'entreprise avait été commencée l'année précédente, et l'on a donné l'exemple des écritures à passer en janvier et en février. Il est évident que pour la première année d'une entreprise, ou pour les entreprises qui ne durent qu'une année, on aura à supprimer la neuvième et la dixième ligne, et que pour le mois de janvier, le rapport des mois antérieurs sera zéro.

Il n'a pas paru nécessaire d'ouvrir un compte dans le livre de comptabilité de l'ingénieur ordinaire pour les travaux non terminés et les approvisionnements; ce compte, qui ne pourrait être que la copie des états 8 et 9, exigerait un développement considérable d'écritures et ne présenterait aucun avantage, puisque les ingénieurs trouvent sur les états 8 et 9, restés entre leurs mains, tous les renseignements et toutes les justifications dont ils ont besoin. On ne portera donc sur le livre de comptabilité, à la fin de chaque mois, que les totaux représentant les travaux non terminés et les approvisionnements. En fin d'exercice seulement, pour les entreprises qui se continuent pendant plusieurs années, on portera sur le livre de comptabilité ces travaux et ces approvisionnements avec les mêmes détails que les travaux terminés, afin de présenter, d'une manière complète, le décompte de l'exercice. La formule ordinaire est disposée pour recevoir ces détails, si développés qu'ils puissent être, au moyen d'un nombre suffisant d'intercalaires.

La série des comptes ouverts ne serait pas complète, si l'on n'y trouvait pas tous les détails nécessaires à l'appui des certificats pour payement des indemnités de terrains, des indemnités de dommages et des dépenses diverses, dont il doit être rendu compte dans l'état n° 19. Il est d'ailleurs indispensable que pour les dépenses de cette nature, ainsi que cela est établi pour toutes les autres, il y ait concordance entre les inscriptions de ces comptes ouverts, et celle du compte récapitulatif dont je vais parler; il faut, de plus, que l'ingénieur ordinaire trouve dans son livre de comptabilité tous les éléments nécessaires pour composer l'état trimestriel n° 19.

Il y avait là une véritable lacune. Pour la combler, il est nécessaire d'ajouter aux formules des comptes ouverts trois nouvelles formules, reproduisant exactement les trois parties de l'état n° 19.

Les comptes récapitulatifs donnent lieu à quelques observations.

Chaque compte récapitulatif doit comprendre tous les articles de la sous-répartition de l'ingénieur ordinaire qui se rapportent à une

route, à une section de canal, à un travail neuf, et chacune des quatre colonnes de la formule imprimée étant assez large pour être divisée en deux, le modèle paraît répondre aux besoins de tous les services.

Un compte récapitulatif spécial sera ouvert pour les indemnités de dommages et les dépenses diverses qui se prélèvent sur le crédit réservé pour l'ensemble de l'arrondissement. Les dépenses de même nature qui se rapportent à un travail neuf figureront dans le compte récapitulatif de ce travail.

Dans l'exemple donné, les mandats délivrés à l'entrepreneur représentent la totalité des sommes qui lui sont dues ; bien qu'en général il soit d'une bonne administration de procéder ainsi, et dans le plus bref délai, il convient de faire remarquer aux ingénieurs que ce n'est pas là une règle absolue, et qu'il peut se présenter telles circonstances qui ne permettent de délivrer qu'une partie des sommes exigibles.

L'article 26 du règlement du 28 septembre 1849 prescrit de tenir un livre spécial de comptabilité pour chacune des deux catégories du service ordinaire.

Pour concilier cette inscription avec l'usage adopté d'ordonnancer les fonds non par catégorie, mais par section du budget, les ingénieurs ordinaires doivent tenir pour chaque catégorie un cahier distinct comprenant l'extrait de la sous-répartition, les comptes ouverts et les comptes récapitulatifs; mais la seconde partie du livre, contenant le journal des certificats délivrés et le compte général des fonds ordonnancés, doit comprendre les deux catégories.

MODÈLE N° 14. — ÉTAT SOMMAIRE MENSUEL.

L'administration a récemment modifié cette formule, en y ajoutant une colonne pour les retenues de garantie.

La formule s'applique aux entreprises qui se terminent dans l'année, comme à celles qui se prolongent pendant plusieurs années. Pour ces dernières entreprises, il suffit, afin de compléter les renseignements dont l'administration a besoin, d'indiquer dans la dernière colonne le montant des travaux autorisés, les sommes payées sur les exercices antérieurs et le reste à dépenser.

On a continué sur ces formules les exemples qui ont été donnés sur le sommier du conducteur et sur le livre de comptabilité de l'ingénieur ordinaire.

Tous les chiffres sont extraits directement, sans calculs, des comptes ouverts et du compte récapitulatif; l'état se remplit sans difficulté, et il n'est pas besoin d'en garder de minute.

MODÈLE N° 15. — PROCÈS-VERBAL DE RÉCEPTION PROVISOIRE.

Quelques ingénieurs ont exprimé l'opinion qu'il convenait d'exiger que le décompte des travaux fût joint au procès-verbal de réception provisoire, de même que cela est prescrit par les procès-verbaux de réception définitive. Ils ont confondu deux pièces de nature très-différente.

Le procès-verbal de réception définitive et le décompte qui y est annexé sont depuis longtemps exigés à l'appui des cèrtificats pour payement de solde d'une entreprise, et, à moins de circonstances exceptionnelles, aucune difficulté ne s'oppose à ce que ces deux pièces soient produites en même temps. Le procès-verbal de réception provisoire n'a pas le même caractère : ce n'est pas une pièce justificative dont la production soit exigée pour la liquidation ; il n'a d'autre objet que de fixer d'une manière précise le jour à partir duquel le délai de garantie a commencé de courir, tant dans l'intérêt de l'entrepreneur qui sait à quelle époque il sera libéré, que dans l'intérêt de l'administration, qui est en mesure de refuser la réception définitive jusqu'à ce que le délai fixé soit expiré et de rejeter les réclamations qui lui sont adressées à ce sujet. On comprend donc qu'il n'est pas nécessaire de joindre de décompte à ce document d'administration intérieure, et il faut ajouter qu'il serait souvent impossible de terminer le compte définitif pour l'époque où la réception provisoire peut être accordée. Il n'y a donc aucune modification à apporter aux prescriptions du règlement en ce qui concerne le modèle n° 15.

Toutefois, je rappellerai ici qu'il est de la plus haute importance que le décompte définitif soit établi dans le plus bref délai, conformément aux instructions. Il est du devoir des ingénieurs en chef d'exiger qu'à la fin de l'année, en exécution de l'article 34 du règlement, ou immédiatement après l'envoi du procès-verbal de réception provisoire, le décompte soit dressé et notifié. Je verrais avec un extrême regret que les ingénieurs apportassent la moindre négligence à cette partie du service.

MODÈLE N° 16. — CERTIFICAT POUR PAYEMENT.

Le modèle n° 16 : *Certificat pour payement*, ne donne lieu qu'à une seule observation : dans les inscriptions de la marge gauche, entre l'article de la sous-répartition et la somme à payer, on doit porter le numéro d'ordre des à-compte ou des payements faits à l'entrepreneur : 1ᵉʳ payement, 2ᵉ payement, etc. C'est une indication dont l'utilité a été reconnue et qu'il convient, comme moyen

d'ordre, de reporter en note sur le compte ouvert du livre de comptabilité.

L'exemple porté sur le modèle n° 16 *bis* a fait penser que, dans la rédaction des décomptes, les ingénieurs pourront porter en bloc les dépenses faites dans les exercices précédents, mais qu'ils devront reproduire dans chaque décompte tous les détails relatifs aux travaux exécutés pendant l'exercice courant. Il n'en est rien. Il n'y aurait en effet aucun avantage à reproduire, à l'appui de tous les certificats, des détails qui ont été donnés une première fois dans un décompte que l'ingénieur en chef a dans les mains et au moyen duquel il peut opérer les vérifications qu'il juge convenables. Il doit donc être bien entendu que pour les ouvrages terminés, tant dans l'exercice courant que dans les exercices antérieurs, on se bornera à rappeler, sur chaque décompte à l'appui des certificats pour payement d'à-compte, le montant des ouvrages qui ont été détaillés dans les décomptes précédents. Pour les ouvrages non terminés ainsi que pour les approvisionnements, au contraire, on suivra la marche qui a été prescrite pour la tenue du sommier des conducteurs et les états n°s 8 et 9, c'est-à-dire qu'on fera complétement abstraction des sommes qui ont été portées dans les certificats précédents pour ces sortes d'ouvrages ou de fournitures, et qu'on produira, à l'appui de chaque certificat, une nouvelle situation détaillée se rapportant à l'époque où le décompte a été arrêté pour la dernière fois.

On trouvera à la page 438 l'exemple d'un certificat pour payement avec le décompte à l'appui (*formule n°* 16 bis). Il est facile de se convaincre que les sommes qui doivent être portées sur ces deux pièces peuvent être directement extraites du livre de comptabilité pour ce qui concerne les travaux terminés, et des états formules n°s 8 et 9 pour ce qui concerne les travaux non terminés et les approvisionnements.

MODÈLES N°s 18 ET 19.

Ces deux modèles ne donnent lieu à aucune nouvelle observation.

MODÈLE N° 20. — SITUATION DÉFINITIVE DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES AU 31 DÉCEMBRE.

Il en est de même du modèle n° 20 : *Situation définitive des crédits et des dépenses au* 31 *décembre*, qui contient tous les renseignements dont l'administration a reconnu l'utilité. Toutefois, quelques ingénieurs pensent que les anciens états de situation définitive présentaient, sous une forme plus commode, tous les détails se rap-

portant à un exercice. Il suffit, pour répondre à cette objection, de faire remarquer que, pour les travaux à l'entreprise, on reconstituera l'ancien état de situation définitive en joignant à l'état n° 20 les décomptes de fin d'année dont l'article 34 du nouveau règlement prescrit la production, et que, pour les cantonniers et les dépenses en régie, le livre de comptabilité de l'ingénieur ordinaire et de l'ingénieur en chef contiennent tous les renseignements que peuvent demander le conseil local et le conseil général. Il n'y a donc aucune raison de regretter l'ancienne formule, et, dans aucun cas, les ingénieurs en chef ne doivent exiger des ingénieurs ordinaires la production d'états rédigés dans la forme ancienne.

COMPTABILITÉ DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

Il n'y aura aucune modification à introduire dans les formules qui concernent cette comptabilité.

Les développements que j'ai donnés dans la présente circulaire me paraissent devoir aplanir toutes les difficultés qu'a pu présenter l'exécution du règlement du 28 septembre 1849.

Dans les premiers temps de la mise en vigueur de ce nouveau règlement, on a dû accorder aux ingénieurs une certaine latitude dans les procédés à employer; mais le moment est venu de soumettre tous les services à des méthodes uniformes. La présente instruction a pour but d'obtenir ce résultat, auquel j'attache la plus haute importance.

Les règles que je viens de tracer devront être, à l'avenir, ponctuellement observées par tous les ingénieurs. Je leur recommande de ne s'en écarter dans aucun cas et de n'apporter aucune modification dans les formules de comptabilité, à moins qu'ils n'y aient été formellement autorisés.

Je compte sur votre concours, monsieur le préfet, pour assurer, en ce qui vous concerne, l'exécution des dispositions contenues dans la présente circulaire, dont j'adresse plusieurs exemplaires à MM. les ingénieurs en chef.

Le ministre des travaux publics,

P. MAGNE.

MODIFICATIONS

APPORTÉES

A QUELQUES-UNS DES MODÈLES JOINTS AU RÈGLEMENT
DU 28 SEPTEMBRE 1849,

SUR

LA COMPTABILITÉ DES TRAVAUX PUBLICS,

PAR LA CIRCULAIRE DE M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
DU 25 OCTOBRE 1851.

[MODÈLE N° 5.]

SOMMIER DU

NOTA. Ce tableau remplace les

Le sieur *Entrepreneur*

NUMÉROS et DATES du carnet.		N°s D'ORDRE DU SOMMIER.	INDICATION DES TRAVAUX.	ÉLÉMENTS DU — OUVRAGES QUI SE PRÉSENTENT								
	Article		de la sous-répartition.				ROUTE NATIONALE N°					
101	*2 janvier*	1	*Déblais au delà de la traverse...*									
117	*4 idem...*	2	*Terres dures pour fouille, charge. Transport à et régalage...*									
121	*5 idem...*	3	*Pavés d'échantillon..........*									
	Idem...	4	*Sable pour pavage..........*									
124	*7 idem...*	5	*Béton pour fondation........*									
126	*8 idem...*	6	*Relevé à bout.............*									
			Quantités.......									
			Dépenses........									
212	*3 février.*	7	*Béton pour fondation........*									
		8	*Maçonnerie de moellons.......*									
221	*6 idem...*	9	*Terres dures pour fouille et charge*									
			Quantités.......									
			Dépenses........									

CONDUCTEUR.

pages 2 et 3 du modèle de 1849.

Adjudication passée le 18 . *Rabais de 0f.10 par franc.*

DÉCOMPTE DE L'ENTREPRISE.														
LE PLUS SOUVENT.								OUVRAGES qui n'ont pas pu être portés dans les colonnes précédentes.				TOTAL des dépenses faites.	OBSERVATIONS.
								Quantités.	Numéros des sous-détails.	Prix.	Sommes.		

Amélioration entre *et* Crédit de francs.

													NOTA. *Les travaux non terminés et les approvisionnements imputés sur l'exercice précédent s'élèvent à...*
											A déduire le rabais de 10 p. 0/0.		
											Reste à compter.		
											A déduire le rabais de 10 p. 0/0.		
											Reste à compter pour le mois.		
											A ajouter les dépenses des mois antérieurs. .		
											Total.		

[MODÈLE N° 5 f] (Addition au modèle de 1849.)

TRAVAUX NON TERMINÉS ET APPROVISIONNEMENTS.

NUMÉROS et DATES du carnet.		NUMÉROS D'ORDRE du sommier.	INDICATION DES OUVRAGES.	QUANTITÉS.	NUMÉROS des sous-détails.	PRIX de l'unité.	DÉPENSES par article.	DÉPENSES par nature d'ouvrages.	OBSERVATIONS.
			ROUTE NATIONALE N° Amélioration entre et						
			MOIS DE JANVIER.						
			TRAVAUX NON TERMINÉS.						
128	29 *janvier.*	1.	*Déblais de terres dures pour fouille, charge et transport à mètres*...........						
			Total........						
			A déduire le rabais de 10c par franc.........						
			Reste à compter pour travaux non terminés.......						
			APPROVISIONNEMENTS.						
302	31 *janvier.*	22.	*Moellons durs de* ...						
			Total......						
			A déduire le rabais de 10c par franc.........						
			Reste à compter pour les approvisionnements.						
			MOIS DE FÉVRIER.						
			TRAVAUX NON TERMINÉS.						
320	25 *février*..	21.	*Déblais de terres dures, etc.*..						
			Total.......						
			A déduire le rabais de 10c par franc.........						
			Reste à compter pour travaux non terminés.......						
			APPROVISIONNEMENTS.						
367	27 *février*..	11.	*Moellons*............						
			Total.......						
			A déduire le rabais de 10c par franc.........						
			Reste à compter pour les approvisionnements.						

NOTA. Ce tableau et le suivant doivent être intercalés dans le sommier, à la suite du tableau précédent.

[MODÈLE N° 5.] (Addition au modèle de 1849.)

DÉPENSES EN RÉGIE.

NUMÉROS et DATES du carnet.	NUMÉROS D'ORDRE du sommier.	INDICATION DES DÉPENSES.	MONTANT des rôles.	MONTANT des mémoires.	TOTAL.	OBSERVATIONS.
ROUTE NATIONALE N°		*Amélioration entre*				*et*
118 *20 janvier..*	1.	*Le S^r fourniture d'une pompe.*				
125 *31 janvier..*	2.	*Rôle du S^r surveillant (terrassiers)...................*				
Idem....	3.	*Rôle du S^r surveillant (maçons et manœuvres)...........*				
127 *Idem....*	4.	*S^r fourniture de......*				
129 *Idem....*	5.	*S^r fourniture de......*				
		Totaux.....				
209 *15 février..*	6.	*S^r mémoire de.......*				
261 *22 février..*	7.	*S^r fourniture de......*				
267 *28 février..*	8.	*Rôle du S^r surveillant (terrassiers)..................*				
Idem.....	9.	*Rôle du S^r surveillant (maçons et manœuvres)...........*				
290 *Idem....*	10.	*S^r mémoire de.......*				
Idem....	11.	*S^r fourniture de......*				
		Totaux.......				
		Total au 28 février.....				

[MODÈLES Nos 8, 8 *bis* et 9.]

DÉPENSES FAITES PAR L'ENTREPRENEUR.

NUMÉROS D'ORDRE du journal.	NUMÉROS D'ORDRE du sommier.	INDICATION DES OUVRAGES.	QUANTITÉS.	NUMÉROS des sous-détails.	PRIX de l'unité.	DÉPENSES par article.	DÉPENSES par nature d'ouvrages.	OBSERVATIONS.
			fr. c.		fr. c.	fr. c.	fr. c.	
		1° TRAVAUX TERMINÉS.						
		Total du mois.						
		Rabais de 10 *p.* 0/0.						
		Reste.						
		Report des mois antérieurs. .						
		Total pour les travaux terminés.						

NOTA. Les dispositions des pages 428 et 429 remplacent celles des pages 2 et 3 des modèles nos 8, 8 *bis* et 9 du règlement de 1849.

Dans les situations dressées à la fin du mois de février et des mois suivants, on rappellera à la fin des § 1° et 4° les dépenses du mois ou des mois antérieurs.

[MODÈLES Nos 8, 8 *bis* et 9.]

Suite des DÉPENSES FAITES PAR L'ENTREPRENEUR.

NUMÉROS D'ORDRE du journal.	NUMÉROS D'ORDRE du sommier.	INDICATION DES OUVRAGES.	QUANTITÉS.	NUMÉROS des sous-détails.	PRIX de l'unité.	DÉPENSES par article.	DÉPENSES par nature d'ouvrages.	OBSERVATIONS.
			fr. c.		fr. c.	fr. c.	fr. c.	
		2° TRAVAUX NON TERMINÉS.						
		Total........						
		Rabais de 10 *p.* 0/0.						
		Reste à compter pour les travaux non terminés............						
		3° APPROVISIONNEMENTS.						
		Total........						
		Rabais de 10 *p.* 0/0.						
		Reste pour les approvisionnements						

RÉCAPITULATION.

1° Travaux terminés................	
2° Travaux non terminés............	
3° Approvisionnements..............	
Total..........	

[MODÈLE N° 13.] (Tableau à inte

NATURE DES DÉPENSES.	SOUS-DÉTAILS.		JANVIER.		FÉVRIER.		MARS.		AVRIL.		MAI.		JUI
	Numéros.	Prix.	Quantités.	Dépenses.	Quantités.	Dépenses.	Quantités.	Dépenses.	Quantités.	Dépenses.	Quantités.	Dépenses.	Quantités.
• CATÉGORIE. CHAPITRE Art. de la sous-répartition. CRÉDIT DE M. Conducteur.			ROUTE NATIONALE N° — *Amélioration entre* et										
Total du mois.													
Rabais de 10 p. 0/0.													
Reste.													
Report des exercices et mois antérieurs.													
Total.													
Travaux non terminés.													
Approvisionnements.													
Total général.													
A retrancher les sommes imputées sur les exercices antérieurs.													
Reste.													
A retrancher pour garantie. *Sur les ouvrages terminés,* 11/100.													
Idem *non terminés,* 11/100.													
Sur les approvisionnements, 1/5.													
Reste à compter.													

7e *certif. le* 18 *fév.* 8e *certif. le* 12 *mars.*

ns le registre des comptes ouverts.)

JUILLET.		AOUT.		SEPTEMBRE.		OCTOBRE.		NOVEMBRE.		DÉCEMBRE.		TOTAUX GÉNÉR.		OBSERVATIONS et DÉTAILS DIVERS.
Quantités.	Dépenses.	Quantités.	Dépenses.	Quantités.	Dépenses.	Quantités.	Dépenses.	Quantités.	Dépenses.	Quantités.	Dépenses.	Quantités.	Dépenses.	

Adjudication du *Montant de l'adjudication :*

Rabais de *par franc.*

Le Sieur *Entrepreneur.*

[MOD

(Tableau à substituer au tableau correspondant des comptes ouv

Dépenses en régi

NATURE DES DÉPENSES.	PRIX.	JANVIER.		FÉVRIER.		MARS.		AVRIL.		MAI.		JUIN.
		Quantités.	Dépenses.	Quantités.	Dépenses.	Quantités.	Dépenses.	Quantités.	Dépenses.	Quantités.	Dépenses.	Quantités.
• CATÉGORIE. CHAPITRE Art. de la sous-répartition. CRÉDIT DE M. Conducteur.	ROUTE NATIONALE N° Amélioration entre et											
Total du mois.....												
Report des mois antérieurs.												
Total général.....												
A retrancher les sommes imputées sur les exercices antérieurs.........												
Reste à compter...												

13.]

ir pages 142 et 143 des *Annales*, Lois, Décrets et Arrêtés, 1850).

sur la somme à valoir.

JUILLET.		AOUT.		SEPTEMBRE.		OCTOBRE.		NOVEMBRE.		DÉCEMBRE.		TOTAUX GÉNÉR.		OBSERVATIONS et DÉTAILS DIVERS.
Quantités.	Dépenses.	Quantités.	Dépenses.	Quantités.	Dépenses.	Quantités.	Dépenses.	Quantités.	Dépenses.	Quantités.	Dépenses.	Quantités.	Dépenses.	

Régie administrative instituée par arrêté préfectoral du

Dépenses autorisées :

M. *Régisseur.*

[MODÈLE N° 13.] ACQUISITIONS

ROUTE, CHEMIN DE FER, pont, port, rivière, etc.	NOMS des parties prenantes	CONTENANCE.	MONTANT			DATE de l'approbation du préfet ou du ministre.	OBSERVATIONS.
			du prix principal.	des intérêts.	TOTAL.		

[MODÈLE N° 13.] DOMMAGES CAUSÉS AUX PROPRIÉTÉS.

ROUTE, CHEMIN DE FER, pont, port, rivière, etc.	NOMS des parties prenantes	NATURE DES DOMMAGES.	SOMMES ALLOUÉES.	DATE de l'approbation du préfet ou du ministre.	OBSERVATIONS.

DE TERRAINS.

(Additions au modèle n° 13 de 1849.)

ROUTE, CHEMIN DE FER, pont, port, rivière, etc.	NOMS des parties prenantes	CONTENANCE.	MONTANT du prix principal.	des intérêts.	TOTAL.	DATE de l'approbation du préfet ou du ministre.	OBSERVATIONS

DÉPENSES DIVERSES.

ROUTE, CHEMIN DE FER, pont, port, rivière, etc.	NOMS des parties prenantes	INDICATION SOMMAIRE DES DÉPENSES.	MONTANT DES DÉPENSES.	DATE de l'approbation du préfet ou du ministre.	OBSERVATIONS.

CHAPI

NUMÉROS de la sous-répartition.	CRÉDITS.

2e CATÉGORIE.

ROUTE NATIONALE No

Amélioration entre et

DÉPENSES.

DATES.	NUMÉROS des COMPTES ouverts.	DÉPENSES.				OBSERVATIONS.

[MODÈLE

(La disposition suivante sera substituée à celle

ÉTAT DES DÉPENSES A LA

Nos D'ORDRE du crédit total de chaque route, pont, rivière, port, etc.	Nos D'ORDRE des articles particuliers du crédit de chaque route, pont, rivière, port, etc.	NATURE DES DÉPENSES.	CRÉDITS ALLOUÉS par article.	CRÉDITS ALLOUÉS par route, pont, rivière, port, etc.	DÉPENSES pendant les mois antérieurs.	DÉPENSES pendant le mois d	DÉPENSES re par article.
		ROUTE NATIONALE No *Amélioration entre et*					

TRE

MONTANT DES DÉPENSES AUTORISÉES.

Au prix de la série. . . . .
Sur la somme à valoir. . . . .

Total. . . . .

MANDATS DÉLIVRÉS sur les exercices antérieurs.		
Exercices.	Nature des fonds.	Montant des mandats
	Total...	

MANDATS DÉLIVRÉS.

NUMÉROS D'ORDRE du journal de l'ingénieur en chef.	PARTIES PRENANTES.	MANDATS DÉLIVRÉS.				OBSERVATIONS.
		DATES.	MONTANT.			

N° 14.]

qui avait été indiquée dans le modèle de 1849.)

FIN DU MOIS d

FAITES			MANDATS délivrés depuis l'ouverture de l'exercice.	APERÇU des dépenses à faire pendant les deux mois suivants.	RENSEIGNEMENTS SUR LA MARCHE DES TRAVAUX ET OBSERVATIONS.
TAL par route, pont, rivière, port, etc.	RETENUE de garantie.	RESTE.			

Dépenses autorisées.	*Dépenses faites sur les exercices antérieurs.*	*Reste.*

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS.

PONTS ET CHAUSSÉES.

DEPARTEMENT
d

ARRONDISSEMENT
d

FONDS DU TRÉSOR.

CHAPITRE .

Crédit de francs.

SITUATION DES FONDS.

Fonds ordonnancés sur l'ensemble du chapitre.	
Certificats délivrés. . . .	
Reste.	
Montant du certificat ci-joint.	
Reste disponible.	

[MODÈLE N° 16 *bis*.]

DÉCOMPTE

Des ouvrages exécutés et Dépenses faites à l'appui du Certificat pour payement délivré le 185

ROUTE NATIONALE N°

Amélioration entre et

Le sieur , Entrepreneur

OUVRAGES EXÉCUTÉS ET DÉPENSES FAITES.	MONTANT des DÉPENSES.
Les ouvrages terminés et dépenses faites s'élevaient, au 18 , à la somme de.	
Ceux portés sur le dernier décompte, en date du s'élèvent à la somme de.	
OUVRAGES EXÉCUTÉS ET DÉPENSES FAITES DEPUIS.	
1° *TRAVAUX TERMINÉS.*	
Terrassements.	
M. C. de déblais de terres pour fouille et charge à S. D. n°	
Maçonnerie.	
M. C. de béton pour fondation, à fr. le mètre cube S. D. n° .	
M. C. de maçonnerie de moellon à fr. le mètre cube S. D. n° .	
Rabais de p. 0/0.	
Reste à compter. . . .	
Montant des ouvrages terminés. . .	
2° *TRAVAUX NON TERMINÉS.*	
Terrassements.	
Déblais.	
. . . .	
A REPORTER.	

	MONTANT des DÉPENSES.
REPORT.	
Suite des TRAVAUX NON TERMINÉS.	
Maçonnerie.	
M. C. de maçonnerie de moellon, etc.	
Total.	
Rabais de p. 0/0.	
Reste à compter.	
3° *APPROVISIONNEMENTS.*	
Mètres cubes de moellon.	
Pavés.	
Charpente.	
Total.	
Rabais de p. 0/0.	
Reste à compter.	
TOTAL.	
A DÉDUIRE pour retenue de garantie { sur les travaux terminés 11/100. . .	
sur les travaux non terminés 11/100.	
sur les approvisionnements 1/5. . .	
RESTE à compter.	

Certifié conforme aux écritures du livre de comptabilité.

A , le 185

L'Ingénieur ordinaire,

(N° 111)

[30 octobre 1851.]

Routes nationales et stratégiques. — Recensement de la circulation. — Fixation des jours d'observation.

CIRCULAIRE AUX INGÉNIEURS EN CHEF.

Monsieur, le moment est arrivé de prendre des mesures définitives pour opérer les nouveaux relevés de circulation prescrits par la circulaire n° 11, en date du 30 août 1851. Les formules provisoires et les instructions jointes à la circulaire précitée ont été soumises, le 20 septembre, à une épreuve sur l'étendue entière du territoire; et bien que l'administration n'ait pas encore reçu de tous les départements les observations qu'elle avait provoquées, elle a trouvé, dans les mémoires qui lui ont été adressés par le plus grand nombre des chefs de service, des éléments suffisants pour s'éclairer complétement, au moins en ce qui concerne les jours et le mode à adopter pour les relevés. Il résulte de l'examen de ces mémoires que les conditions de la circulation dans les diverses parties du territoire et les circonstances locales elles-mêmes sont essentiellement variables, et qu'il convient dès lors de laisser à MM. les ingénieurs en chef la plus grande latitude pour la rédaction et l'emploi des formules. C'est en ayant égard à ces considérations que j'ai arrêté les mesures suivantes.

Les comptages servant de base au recensement de la circulation sur les routes nationales et stratégiques auront lieu sur les points désignés par MM. les ingénieurs en chef dans leurs réponses à la circulaire du 10 juin 1850, sauf les modifications proposées par eux, lorsqu'ils ont transmis à l'administration leurs réponses à la circulaire du 30 août 1851. Ces points seront fixes et invariables pendant toute la durée des observations.

Les comptages devront être effectués aux dates ci-après :

1° Dimanche, 30 nov. 1851 ;
2° Mercredi, 17 décembre ;
3° Samedi, 3 janvier 1852 ;
4° Mardi, 20 *idem ;*
5° Vendredi, 6 février ;
6° Lundi, 23 *idem ;*
7° Jeudi, 11 mars ;
8° Dimanche, 28 *idem ;*
9° Mercredi, 14 avril ;
10° Samedi, 1er mai ;
11° Mardi, 18 *idem ;*
12° Vendredi, 4 juin ;
13° Lundi, 21 *idem ;*
14° Jeudi, 8 juillet ;
15° Dimanche, 25 *idem ;*
16° Mercredi, 11 août ;
17° Samedi, 28 *idem ;*
18° Mardi, 14 septembre ;
19° Vendredi, 1er octobre ;
20° Lundi, 18 *idem ;*
21° Jeudi, 4 novembre.

Il ne vous échappera pas, monsieur, que si trois dimanches figurent dans cette nomenclature, nonobstant les prescriptions de ma circulaire du 20 mars 1849, qui interdit tout travail les dimanches et jours fériés, c'est qu'on n'obtiendrait pas une moyenne exacte du chiffre de la circulation, si l'on ne faisait entrer dans le total, dont la moyenne sera déduite, la circulation du dimanche, qui diffère essentiellement de celle des autres jours. Mais cette dérogation, qui est ici d'une nécessité absolue pour l'exactitude d'une mesure générale fort importante, ne doit affaiblir en rien la règle posée par la circulaire précitée, règle dont je recommande au contraire de nouveau la stricte observation.

L'administration s'occupe d'arrêter les cadres des tableaux qui devront être employés concurremment avec la formule 1 ; quant à présent, je me borne à vous adresser une nouvelle épreuve de cette première formule, qui devra être, par vos soins, imprimée jusqu'à concurrence du nombre d'exemplaires nécessaires à votre service.

En conséquence, monsieur, vous aurez à arrêter immédiatement le format et les dispositions particulières de ce tableau, dans les limites des instructions imprimées sur l'épreuve ci-jointe, et vous en hâterez l'impression de telle sorte qu'il soit, plusieurs jours à l'avance, entre les mains des agents auxquels vous aurez confié le soin de faire les observations sur les routes nationales et stratégiques, le dimanche 30 novembre prochain, et les autres jours ci-dessus indiqués.

Jusqu'à ce que vous ayez reçu de nouvelles instructions, vous n'avez à vous occuper d'aucune autre formule.

Le ministre des travaux publics,

T. LACROSSE.

DÉPARTEMENT d

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

NOUVEAUX RELEVÉS DE CIRCULATION SUR LES ROUTES NATIONALES ET STRATÉGIQUES.

PONTS ET CHAUSSÉES.

INSTRUCTION

Pour l'usage du tableau 1.

Le tableau sera remis à un agent chargé d'y porter les résultats de la circulation observée au point qui lui aura été désigné.

Ces résultats seront d'abord marqués, soit par de simples trous d'épingles pratiqués dans les cases du tableau convenablement choisies, soit par des désignations détaillées inscrites par les agents qui possèdent les connaissances suffisantes.

MM. les ingénieurs en chef auront le choix entre l'un ou l'autre de ces systèmes; et, par conséquent, il pourront adopter pour le tableau le format et les dispositions qu'ils jugeront convenables, sans être assujettis à d'autre condition qu'à celle de préparer la formule de telle sorte qu'il soit possible d'en grouper tous les résultats, suivant le nombre des colliers, et suivant les six catégories principales qui avaient déjà fait la base des relevés de 1844 et de 1845, et qui sont indiquées sur l'épreuve ci-jointe, par les chiffres 1, 2, 3, 4, 5 et 6. Toutes les subdivisions de ces six catégories, indiquées sur l'épreuve ci-contre pour fixer les idées, pourront donc disparaître entièrement dans les départements où MM. les ingénieurs en chef ne jugeront pas indispensable de les maintenir; car elles n'ont été marquées ici que dans le but de grouper ensemble, autant que possible, les véhicules pour lesquels la charge afférente à chaque collier est sensiblement la même.

Pour prévenir toute confusion dans l'application des désignations: 1° *Voitures de roulage régulier;* 2° *voitures d'agriculture* et de *roulage local*, on convient que la première s'applique à toute voiture qui met plus d'un jour à franchir la distance entre le point de départ et le point d'arrivée, et que la seconde embrasse les autres voitures auxquelles il ne faut qu'un jour au plus pour arriver du lieu d'expédition à leur destination. Toutefois, lorsque la distance entre le point de départ et le point d'arrivée sera de moins de 40 kilomètres, la voiture sera censée appartenir au roulage local, quel que soit le temps qu'elle emploie à franchir cette distance.

Il arrive dans un petit nombre de départements, que des voyageurs sont transportés par des voitures non suspendues, pataches ou charrettes: sans créer une nouvelle catégorie de voitures, on

comprendra celles-ci dans la cinquième, confondant ainsi, par une exception assez rare d'ailleurs, les voitures non suspendues avec des voitures suspendues.

On ne doit marquer dans ce tableau que le nombre des voitures de chaque espèce, suivant leur attelage, sans s'occuper ni du poids des marchandises, ni du nombre des voyageurs qu'elles transportent. Seulement les voitures vides, d'une nature quelconque, seront comptées à part.

La grande inégalité qui existe entre la force des différents animaux attelés empêche d'appliquer indistinctement la désignation de *collier*. On devra donc, en général, ne compter les mulets, les bœufs et les ânes que pour leur force réelle, en prenant le cheval pour unité. Ainsi, dans certains départements, une paire de bœufs ne compte que pour un collier. Mais, comme d'un autre côté, il faut que le nombre réel des colliers de force égale figure dans les relevés de chaque département, on ne fera nulle part abstraction des chevaux de renfort, sauf à avoir égard à leur nombre et au trajet qu'ils parcourent, dans le calcul du poids moyen afférent à un collier.

Lorsqu'une feuille unique ne pourra suffire au relevé de la circulation en un même point pendant vingt-quatre heures, on en emploiera plusieurs sans interrompre les observations, et on inscrira la date et les heures en tête de chacune, de manière à bien en montrer la suite. On pourra encore opérer les relevés sur deux feuilles, si on le juge convenable, soit que l'on emploie successivement deux agents différents pour ces relevés dans l'espace de vingt-quatre heures, soit que l'on veuille se ménager un moyen de vérification, par la comparaison entre les feuilles relatives à une même route et aux mêmes heures de la journée; mais cette dernière disposition n'est pas de rigueur, on se borne à la signaler à l'attention de MM. les ingénieurs en chef.

Les points où les relevés seront opérés doivent être choisis d'une manière fixe et invariable, pour toute la durée des observations.

Lorsque les agents chargés de l'observation auront remis leurs feuilles, le conducteur inscrira en chiffres, dans chaque case de ces feuilles originales elles-mêmes, le nombre total des trous qu'il y trouvera ou des voitures de chaque espèce qui auront été relevées. Il placera un zéro sur chaque case vide.

Les feuilles originales de chaque jour, ainsi préparées, pourront être réclamées par l'administration centrale, en même temps que les autres tableaux relatifs à la circulation.

TABLEAU I.

(ÉPREUVE.)

DÉPARTEMENT d

ROUTE. . { NATIONALE... / STRATÉGIQUE. } N° partie entre et sur de longueur. Station d'observation de placée à du commencement et à de la fin de cette partie de route.

Relevé de la circulation, le du mois de 185 , *depuis 8 heures du matin jusqu'à 8 heures du matin le lendemain.*

			ATTELAGE EN COLLIERS.									
			1 collier.	2 colliers.	3 colliers.	4 colliers.	5 colliers.	6 colliers.	7 colliers.	8 colliers.	9 colliers.	10 colliers
Voitures non suspendues.	1. Voitures de roulage régulier ou lointain.	Denrées agricoles, boissons, chargements mixtes non bâchés, etc.										
		Roulage bâché.										
		Combustibles.										
	2. Voitures d'agriculture et de roulage local à petites distances.	Récoltes de toute nature (vins, cidres, boissons, amendements et engrais, etc).										
		Matériaux de construction (pierres, sable, chaux, briques, tuiles, ardoises, plâtre, bois de construction).										
		Combustibles de toute nature (bois de chauffage, houille, tourbe, lignites, charbon de bois, etc.). . .										
		Chargements mixtes.										
Voitures généralement suspendues.		3. Voitures suspendues pour marchandises, fourgons de messagerie, de marée, de laitage, etc. . .										
		4. Entreprises régulières pour voyageurs.										
		5. Voitures particulières pour voyageurs, compris les pataches et voitures non suspendues. . . .										
6. Voitures vides. . . .		de roulage régulier.										
		d'agriculture et de roulage local.										
		suspendues.										

Nom et fonctions de l'observateur : *Vérifié par le Conducteur soussigné.* Vu par l'ingénieur ordinaire soussigné.

A le 185 .

(N° 112)

[5 novembre 1851.]

Routes nationales. — Invitation de produire annuellement deux tableaux indicatifs : 1° des terrains devenus inutiles au service de la grande voirie ; 2° des parcelles dont les propriétaires riverains ont été dépossédés au profit de la voie publique.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le préfet, dans ses rapports sur le service des contributions directes, l'inspection générale des finances signale l'époque tardive à laquelle les portions de routes sortant du domaine public sont imposées à la contribution foncière. Les retards sont attribués à ce qu'on ne remet pas immédiatement au domaine les parcelles devenues inutiles au service de la grande voirie.

D'un autre côté, les anciens propriétaires des terrains incorporés à la voie publique se plaignent des lenteurs apportées au dégrèvement de l'impôt dont ces terrains sont frappés, lenteurs qui tiendraient à ce que l'administration des contributions directes n'est pas avertie en temps utile des dépossessions de l'espèce.

En ce qui concerne les portions de routes à remettre au domaine, je me réfère, monsieur le préfet, aux prescriptions que renferment les circulaires des 20 janvier 1846 et 29 août 1848. Afin, d'ailleurs, de régulariser cette partie du service, je vous prie d'inviter M. l'ingénieur en chef à présenter, dans le premier trimestre de chaque année, pour être transmis par vous à M. le directeur des domaines de votre département, un état indicatif :

1° Des portions de routes nationales déclassées ou abandonnées par suite de changements de direction et qui sont susceptibles d'être aliénées conformément à la loi du 24 mai 1842 ;

2° Des parcelles de terrains qui faisaient partie de parcelles plus grandes acquises pour le service de la grande voirie, mais dont l'exécution du projet laisse une portion sans emploi ;

3° Des terrains que l'administration est obligée d'acquérir en dehors de ses besoins, sur la réquisition des propriétaires, par application de l'article 50 de la loi du 3 mai 1841.

Veuillez, en même temps, monsieur le préfet, inviter M. l'ingénieur en chef à produire, également dans le premier trimestre de chaque année, un tableau des parcelles dont les propriétaires auront été dépossédés pour la construction ou l'élargissement des routes, afin qu'elles puissent être distraites aussitôt de la matière imposable. A cet effet, vous voudrez bien transmettre ce second tableau à M. le directeur des contributions directes de votre département.

Je ne saurais trop vous recommander, monsieur le préfet, de veiller avec soin à ce que MM. les ingénieurs se conforment exactement aux prescriptions qui précèdent. C'est le seul moyen de seconder d'une manière efficace les efforts des agents du domaine et des contributions directes, dans une tâche pour l'accomplissement de laquelle le concours du service des ponts et chaussées leur est indispensable.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse une ampliation à M. l'ingénieur en chef.

Le ministre des travaux publics,
T. LACROSSE

(N° 113)

[10 novembre 1851.]

Cabinet du ministre. — Interdiction du travail le dimanche et les jours fériés.

CIRCULAIRE AUX INGÉNIEURS EN CHEF.

Monsieur, par une circulaire du 20 mars 1849, j'ai prescrit sur les ateliers dépendant du ministère des travaux publics le repos du dimanche pour les ouvriers employés à la journée, et rappelé à tous les chefs de service qu'en s'occupant des moyens d'accroître le développement des travaux publics et particuliers, le gouvernement n'entendait pas négliger la condition de l'amélioration morale chez l'ouvrier et la satisfaction des besoins de l'intelligence, au double point de vue de l'hygiène et de la moralité.

J'attache une grande importance à ce que les prescriptions de ma

circulaire soient observées. Je vous en adresse ci-joint un nouvel exemplaire, et je vous rappelle que, dans les circonstances exceptionnelles où une dérogation est indispensable, vous devez réclamer les autorisations nécessaires assez à temps pour que l'autorité compétente puisse en reconnaître l'opportunité.

En remettant ces dispositions sous vos yeux, je dois vous faire connaître mon intention de donner à cette mesure toute l'extension compatible avec les nécessités du service. Ainsi, dans la rédaction des cahiers des charges concernant les travaux à adjuger, vous devrez à l'avenir introduire une clause qui interdise aux entrepreneurs le travail le dimanche et les jours fériés, à moins qu'une autorisation régulière n'ait été accordée pour des motifs que l'autorité administrative appréciera.

Je vous invite à m'accuser réception de la présente circulaire, et à me rendre compte des dispositions que vous aurez prises pour en assurer l'exécution.

Le gouvernement, en adoptant une pareille mesure, entend respecter les exigences légitimes du service et la liberté de ceux qu'il emploie; mais il s'honorera toujours en donnant de haut l'exemple de ce respect traditionnel qui s'est de tout temps attaché au jour consacré par les lois religieuses au repos, au culte, à la famille.

Le ministre des travaux publics,
T. LACROSSE.

(N° 114)

[18 novembre 1851.]

Invitation de produire : 1° Un projet de règlement pour les permissions de voirie ; 2° un projet d'arrêté rappelant les prescriptions des anciens règlements sur la grande voirie. — Envoi de modèles.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le préfet, le nouveau mode prescrit par ma circulaire du 18 mai 1849 a eu pour résultat d'abréger, dans certains cas, les délais de l'instruction des demandes en construction ou réparation des bâtiments sur le bord des routes.

J'ai lieu de penser que les intéressés ont pu déjà apprécier les avantages qui résultent pour eux de l'accélération imprimée à l'expédition de leurs demandes. Je ne doute pas, d'ailleurs, que MM. les ingénieurs, en poursuivant avec persévérance l'achèvement des plans d'alignement, ne s'efforcent d'augmenter rapidement le nombre des traverses auxquelles cette simplification des formes de l'instruction pourra être appliquée.

Mais il ne suffit pas de fixer avec exactitude l'alignement à suivre pour une construction : il est des conditions accessoires auxquelles les riverains doivent être soumis pour les saillies des différentes parties de leur façade, l'écoulement de leurs eaux, etc. Ces conditions, qui sont éparses dans les lois et règlements sur la grande voirie, ou que l'usage a consacrées dans un grand nombre de localités, ne sauraient être arbitrairement modifiées, et il serait à craindre qu'en l'absence du contrôle direct que M. l'ingénieur en chef et vous, monsieur le préfet, exerciez auparavant sur cette partie du service, il ne se manifestât d'un arrondissement à l'autre des différences regrettables.

L'utilité de règles précises ne se fait pas seulement sentir pour les bâtiments qui sont situés ou que les propriétaires veulent reconstruire sur l'alignement; il n'est pas moins nécessaire de déterminer d'une manière uniforme les conditions à imposer aux riverains qui veulent réparer une façade en saillie sur l'alignement ou y apporter des changements, ou, en général, faire quelque entreprise sur la voie publique. Les avantages que présentent les règlements généraux en matière de grande voirie ont déjà été appréciés dans plusieurs départements, et j'ai trouvé, dans les formules qui m'ont été récemment adressées, des arrêtés qui, sauf de légères modifications commandées par le mode de construction en usage, par la nature des matériaux ou les habitudes locales, peuvent être appliqués à toute la France. Il importe, en effet, que l'administration, qui a pour mission d'assurer la conservation et la régularité des routes, ainsi que la sécurité de la circulation, fasse observer d'une manière uniforme les anciens règlements, et appliquer partout les prescriptions que l'expérience a fait reconnaître les plus convenables.

Les riverains ont aussi un grand intérêt à ce que des mesures générales les mettent à l'abri des exigences qu'une interprétation partielle trop rigoureuse des anciens règlements pourrait leur faire imposer, et leur donnent les moyens d'user, dans la limite que comporte l'intérêt public, des avantages que leur offre la contiguïté des routes. Enfin, l'uniformité des règles rendra, pour les agents,

l'instruction des demandes de voirie plus facile et plus prompte, et leur permettra d'exercer une surveillance plus complète sur tous les travaux que les riverains exécutent.

Déterminé par ces considérations, j'ai décidé qu'un règlement comprenant les dispositions générales auxquelles doivent être soumis les riverains des routes serait publié dans chaque département. Je vous prie donc, monsieur le préfet, de vous concerter avec M. l'ingénieur en chef pour préparer ce règlement, que vous voudrez bien soumettre à mon approbation.

Afin d'abréger votre travail, j'ai l'honneur de vous communiquer un projet de règlement. Veuillez inviter M. l'ingénieur en chef à en examiner les dispositions, et à proposer les modifications ou additions qui peuvent être nécessaires pour l'appliquer à votre département. M. l'ingénieur en chef aura soin de suivre l'ordre adopté dans ce modèle, que j'ai fait imprimer à mi-page, et de placer ses propositions en regard des articles correspondants. Vous voudrez bien me transmettre, avec votre avis, le projet et le rapport de M. l'ingénieur en chef.

Lorsque le règlement sera arrêté pour votre département, il y aura lieu de faire imprimer, dans la forme et suivant les divisions que je me réserve de vous indiquer, des formules qui contiendront des extraits du règlement général, et sur lesquelles MM. les ingénieurs n'auront qu'à porter les conditions particulières relatives à chaque permission. Je vous prie seulement de rechercher, de concert avec M. l'ingénieur en chef, et de me proposer le mode qui vous paraîtra le plus convenable pour qu'en réduisant autant que possible le travail des bureaux, les propositions de MM. les ingénieurs puissent être, dans le plus bref délai, revêtues de votre approbation, et pour que la décision soit transmise sans retard au pétitionnaire qui veut construire et aux agents chargés de surveiller l'exécution.

Je veux aussi, relativement à la police de la grande voirie, appeler votre attention sur une mesure qui a été adoptée dans quelques départements, et qui est de nature à produire de bons résultats.

Bien qu'invoquées tous les jours par l'administration, les dispositions des règlements sur la voirie sont, en général, peu connues des riverains qui doivent les observer, et qui souvent, par ignorance, commettent des contraventions dont ils subissent ensuite toutes les conséquences. Afin de rappeler à chacun les obligations qui lui sont imposées et de prévenir autant que possible toute contravention, il est utile de résumer dans un arrêté les dispositions

du règlement sur la voirie, et de les faire imprimer en marge des permissions qui sont délivrées aux riverains.

Vous trouverez ci-joint un modèle d'arrêté. Veuillez inviter M. l'ingénieur en chef à préparer un projet d'arrêté semblable, en indiquant, sur la demi-page restée blanche, les modifications que l'application des règlements locaux peut rendre nécessaires. Vous voudrez bien ensuite me transmettre ce second travail avec votre avis.

Je désire recevoir vos propositions avant le 28 février 1852.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse des ampliations à MM. les ingénieurs en chef et d'arrondissement.

Le ministre des travaux publics,
T. LACROSSE.

PROJET DE RÈGLEMENT

POUR LES PERMISSIONS DE VOIRIE.

CHAPITRE Ier. — FORME DES DEMANDES.

Art. 1er. Toute demande devra être faite sur papier timbré, et présentée par le propriétaire ou revêtue de son consentement.

Elle désignera le nom de la commune, le numéro de l'immeuble dans les traverses, et, à défaut de numéro ou en dehors des traverses, les lieux dits : tenants et aboutissants.

CHAPITRE II. — CONSTRUCTIONS NEUVES.

2. *Alignements par avancement.* — Lorsque la construction sur l'alignement devra avoir pour effet de réunir à la propriété riveraine une portion de la voie publique, les ingénieurs procéderont, contradictoirement avec le pétitionnaire, au métré et à l'estimation du terrain à abandonner ; le montant de cette estimation, arrêté par le préfet, sera acquitté par le pétitionnaire, ou, en cas de contestation, déposé à la caisse des dépôts et consignations.

Il est formellement interdit au pétitionnaire de s'emparer de ce terrain avant d'avoir acquitté ou consigné le prix qui lui est réclamé.

3. *Alignements par reculement.* — Lorsque la construction sur l'alignement aura eu pour effet de réunir à la voie publique une

portion de terrain riverain, il sera procédé, comme ci-dessus, au métré et à l'estimation qui serviront de base au règlement de l'indemnité, laquelle, dans aucun cas, ne pourra porter intérêts qu'à partir du jour où, sur la demande du pétitionnaire, il aura été régulièrement constaté que son terrain est définitivement réuni à la voie publique.

4. *Règlement du prix par le jury.* — A défaut d'arrangement amiable entre l'administration et le pétitionnaire sur le prix du terrain à céder ou à acquérir, ce prix sera réglé par le jury, conformément à la loi du 3 mai 1841 et à l'article 50 de la loi du 16 septembre 1807. Aux termes de ce dernier article, le propriétaire du terrain abandonné à la voie publique n'a droit qu'à la valeur intrinsèque de ce terrain. Il ne lui est dû aucune indemnité pour les constructions dont la démolition est nécessaire.

5. *Dispositions relatives aux cas de reculement.* — On se conformera, pour le cas de reculement, aux dispositions ci-après :

Le raccordement de constructions nouvelles avec des bâtiments ou murs en saillie ne sera effectué qu'au moyen d'une cloison provisoire en bois, plâtre et plâtras de 0m.16 d'épaisseur au plus.

Un mur mitoyen, mis à découvert par suite du reculement d'une construction voisine, est soumis aux-mêmes règles que toute autre façade en saillie.

Les encoignures dont l'existence aurait des inconvénients pourront être fermées provisoirement par une barrière à claires-voies.

6. *Fossé de la route.* — Le fossé de la route ne pourra pas être comblé.

Tout riverain, pour établir les communications dont il aura besoin entre la route et sa propriété, fera construire un aqueduc en maçonnerie de 0m.50 au moins de largeur et de hauteur, qu'il sera tenu d'entretenir et de curer toutes les fois que cela sera nécessaire, afin de n'apporter aucun obstacle à l'écoulement des eaux.

Il en sera de même pour les nouveaux fossés que l'administration jugerait à propos de faire ouvrir sur le bord des routes.

7. *Haies sèches et vives.* — Les haies sèches seront placées sur l'alignement fixé pour les constructions; les haies vives, à 0m.50 en arrière de cet alignement.

8. *Avis à donner par le propriétaire.* — Tout propriétaire autorisé à faire une construction devra indiquer, huit jours à l'avance, à l'ingénieur de l'arrondissement ou au conducteur délégué par lui, le jour où les travaux seront entrepris. Il le préviendra une seconde fois, dès que les premières assises seront posées, afin qu'il soit procédé à la vérification de l'alignement. Le résultat de cette opé-

ration sera constaté par un procès-verbal dont il sera laissé une expédition au propriétaire riverain.

CHAPITRE III. — FAÇADES EN SAILLIE SUR L'ALIGNEMENT.

9. *Interdiction de travaux confortatifs.* — Tous ouvrages confortatifs sont interdits dans ces façades.

Sont compris notamment dans cette interdiction :

Les crépis et rejointoiements généraux;

Les reprises en sous-œuvre;

La reconstruction d'un étage;

L'exhaussement des murs et façades;

Le remplacement, par une grille, de la partie supérieure d'un mur en mauvais état;

Le remplacement d'une partie importante de la façade;

Des changements assez nombreux pour exiger un remaniement à peu près complet de la façade.

Il est interdit de faire aucune construction sur le terrain retranchable, lors même que l'on ne touche pas au mur de face.

10. *Travaux qui peuvent être autorisés avec conditions spéciales.* — Pourront être autorisés, dans les cas et sous les conditions indiquées ci-après :

Un crépi ou rejointoiement partiel;

L'établissement d'un poitrail;

L'établissement d'une devanture de boutique;

Le revêtement en dalles du soubassement;

L'ouverture et la suppression des baies.

11. *Crépis partiels.* — Il ne pourra être exécuté de crépi ou rejointoiement partiel que pour la réparation d'une avarie accidentelle et de peu d'étendue, et lorsqu'un surplomb, des crevasses profondes ou d'autres signes ne démontreront pas que le mur est en mauvais état.

Le nouveau crépi sera de même nature que celui qui recouvre les parties contiguës; il n'aura pas plus de 0m.02 d'épaisseur.

Il ne pourra être fait de lancis d'aucune espèce.

12. *Poitrails.* — La pose d'un poitrail ne sera permise que dans une façade en très-bon état, dont ce travail ne puisse augmenter la solidité et la durée.

Les reprises des maçonneries autour de la nouvelle baie seront faites seulement en moellons, et n'auront pas plus de 0m.20 de largeur.

13. *Devantures de boutiques.* — Les devantures ne se compose-

ront que d'ouvrages en menuiserie. Il n'y sera employé que du bois de 0m.10 d'équarrissage au plus; elles seront simplement appliquées sur les parties non démolies de la façade, sans que le poitrail soit renouvelé ni consolidé, et sans addition d'aucun support.

14. *Revêtement en dalles.* — L'épaisseur des dalles ne dépassera pas 0m.05. Elles ne pourront être posées qu'en présence d'un agent de l'administration.

15. *Baies.* — Les linteaux des baies de portes bâtardes ou de fenêtres à ouvrir seront en bois; leur épaisseur dans le sens vertical n'excédera pas 0m.16, ni leur portée sur les points d'appui 0m.20.

Le raccordement des anciennes maçonneries avec les linteaux et les reprises autour des baies ne seront faits qu'en petits matériaux et n'auront pas plus de 0m.16 de largeur.

16. *Portes charretières.* — Les portes charretières pratiquées dans les murs de clôture ne pourront s'appuyer que sur des poteaux en bois; des pilastres en pierre ne pourront être construits que sur l'alignement et entraîneront le reculement de la porte : dans ce dernier cas, le pétitionnaire aura à se conformer aux mesures de police qui seraient prescrites par l'autorité locale, dans l'intérêt de la salubrité ou de la sécurité.

17. *Baies à supprimer.* — La suppression de baies ne sera autorisée que pour les façades en bon état.

Les baies à supprimer seront fermées par une simple cloison en petits matériaux de 0m.16 d'épaisseur au plus, dont le parement affleurera le nu intérieur du mur de face, le vide restant apparent à l'extérieur.

18. *Avis à donner par le propriétaire.* — Tout propriétaire autorisé à faire une réparation devra indiquer, huit jours à l'avance, au conducteur des ponts et chaussées délégué le jour où les travaux seront entrepris.

L'administration désignera, lorsqu'il y aura lieu, ceux qui ne devront être exécutés qu'en présence d'un de ses agents.

Chapitre IV. — Saillies.

19. La nature et la dimension maximum des saillies permises sont fixées dans le tableau ci-après; la dimension sera toujours comptée à partir du nu du mur, au-dessus de la retraite.

Soubassements, colonnes en pierre, pilastres, ferrures de portes et fenêtres, jalousies, persiennes, contrevents, appuis de croisées, barres de support 0m.10

Tuyaux de descente, ornements en bois des devantures, grilles de boutiques, enseignes, y compris toutes pièces accessoires. 0m.16

Seuils de devantures de boutiques. 0m.20

Petits balcons, y compris l'appui des croisées. 0m.22

Grands balcons. 0m.80

Les grands balcons ne pourront être placés qu'à 4m.30 au moins au-dessus du sol, et seulement dans les rues dont la largeur ne sera pas inférieure à 8 mètres.

Auvents et marquises. 0m.80

Ces ouvrages seront en bois ou en métal; on ne les autorisera que sur des façades devant lesquelles il existe un trottoir de 1m.50 de largeur au moins, et à 3 mètres au moins au-dessus du trottoir.

Lanternes, transparents et attributs 0m.80

Ces ouvrages ne pourront être établis qu'à 4m.30 au moins au-dessus du sol, et seulement dans les rues ayant 8 mètres de largeur au moins; toutefois, s'il y a devant la façade un trottoir de 1m.50 de largeur au moins, la hauteur de 4m.30 *pourra* être réduite jusqu'au minimum de 3 mètres, quelle que soit la largeur de la rue.

Bannes. 1m.50

Les bannes ne pourront être posées que sur des façades devant lesquelles il existe un trottoir de 2 mètres de largeur au moins; leurs supports seront horizontaux et à 2m.50 au moins au-dessus du sol; quand les trottoirs auront moins de 2 mètres, leur largeur excédera toujours de 0m.50 la saillie des bannes.

Corniches d'entablements:

Leur saillie n'excédera pas 0m.16 quand elles seront en plâtre, ni l'épaisseur du mur à son sommet quand elles seront en pierre ou en bois.

20. *Cas de changements ou suppressions de saillies, par suite de travaux exécutés sur la voie publique.* — Les grands balcons, auvents, marquises, lanternes, transparents, attributs, qui, par suite de travaux exécutés par l'administration sur la voie publique, se trouveraient au-dessus du sol à une hauteur moindre que celle qui est fixée précédemment seront changés ou supprimés par les propriétaires, sans que ceux-ci puissent réclamer, à cette occasion, aucune indemnité.

21. *Interdiction de remplacer ou réparer les marches et les bornes placées sur la voie publique.* — Il est interdit d'établir ou réparer des marches, bornes ou tous autres ouvrages reposant sur le sol de la voie publique; il ne sera fait d'exception à cette règle

que pour ceux de ces ouvrages que l'administration jugerait être la conséquence des changements apportés par elle-même au niveau de la route.

22. Aucun tuyau de poêle ne pourra déboucher sur la voie publique.

CHAPITRE V. — DISPOSITIONS CONCERNANT L'OUVERTURE DES PORTES.

23. Aucune porte ne pourra s'ouvrir du côté de la voie publique.

24. Sur les routes et chemins plantés, les portes charretières seront autant que possible placées au milieu de l'intervalle de deux arbres consécutifs, à moins de circonstances exceptionnelles, pour lesquelles il sera statué spécialement.

Il sera posé devant les arbres, de chaque côté du passage, des bornes circulaires en pierre dure. Leur fût aura $0^m.40$ de hauteur et $0^m.25$ de diamètre moyen ; elles seront entretenues en bon état de solidité et remplacées, au besoin, aux frais du propriétaire.

Vis-à-vis des portes charretières, il sera établi dans la traversée des accotements, trottoirs ou contre-allées, et suivant leur profil en travers normal, des chaussées de 4 mètres de largeur qui seront en pavé, excepté dans le cas d'une route en empierrement sans trottoir, où ces chaussées transversales pourront être en empierrement.

S'il existe un trottoir, la bordure sera baissée dans l'emplacement du passage sur une longueur de 3 mètres, de manière à conserver $0^m.05$ de hauteur au-dessus du caniveau ; le raccordement de la partie baissée avec le reste du trottoir aura 1 mètre de longueur de chaque côté.

CHAPITRE VI. — TROTTOIRS.

25. *Bordures.* — Les bordures auront $0^m.50$ de longueur au moins et $0^m.20$ de largeur sur $0^m.30$ de hauteur totale, si elles sont en grès ou en roche dure ; elles auront $0^m.30$ de largeur sur $0^m.24$ de hauteur, si elles sont en granit. Elles seront, ainsi que le dessus du trottoir, établies suivant les points de hauteur qui seront fixés sur place au pétitionnaire.

Pavage des trottoirs. — Le trottoir sera pavé avec soin, recouvert de dalles ou d'une couche d'asphalte ; ses extrémités devront se raccorder avec les trottoirs voisins ou avec les revers, de manière à ne former aucun heurt.

26. *Enlèvement des bornes.* — Partout où un trottoir sera construit, le riverain sera tenu d'enlever les bornes en saillie sur l'alignement.

CHAPITRE VII. — ÉCOULEMENT DES EAUX.

Écoulement sur la voie publique.

27. On ne pourra, sans autorisation, rejeter sur la voie publique les eaux pluviales, ménagères ou autres provenant des propriétés riveraines.

Les eaux dont l'écoulement sera permis seront conduites jusqu'au niveau du sol par des tuyaux de descente, puis, jusqu'au caniveau de la route, soit par une gargouille en fonte s'il existe un trottoir ou dès qu'il en existera un, soit par un ruisseau pavé s'il n'existe qu'un revers.

Il est interdit d'établir des cuvettes en saillie pour recevoir les eaux ménagères.

Écoulement sous la voie publique.

28. Lorsqu'il existe un égout sous la voie publique, les particuliers peuvent être autorisés à y jeter leurs eaux directement, aux conditions suivantes :

Les eaux seront conduites directement par un tuyau de fonte de $0^{m}.16$ au moins de diamètre intérieur, pénétrant dans l'égout à $0^{m}.25$ au-dessus du radier, et s'affleurant à la sortie avec le parement du pied-droit.

Le tuyau sera, autant que possible, posé en ligne droite et suivant une seule pente, de manière à ne former qu'un coude à son débouché dans l'égout.

Le percement dans la maçonnerie du pied-droit sera réduit aux dimensions strictement indispensables ; le raccordement sera exécuté avec soin en ciment romain.

Le tuyau sera muni, à son origine dans l'intérieur de la propriété, d'une cuvette avec grille, qui devra faire obstacle au passage des immondices.

29. Il est interdit d'introduire dans le tuyau des eaux vannes de fosses d'aisance ou tout liquide qui pourrait nuire à la salubrité ou à l'égout.

30. Les permissionnaires ou leurs ayants droit devront, à toute époque, se conformer aux règlements d'administration et de police en vigueur. Ils seront tenus, sur une simple réquisition, de laisser visiter les ouvrages qui se rattachent à l'écoulement ou d'interrompre cet écoulement.

31. Ils supporteront les dépenses de toute nature qui seraient nécessitées par ledit écoulement, et contribueront aux frais de

curage de l'égout dans la proportion qui sera fixée chaque année par le préfet.

32. Ils seront soumis, en outre, à toutes les conditions imposées pour l'établissement de conduites sous la voie publique.

CHAPITRE VIII. — TUYAUX DE CONDUITE D'EAU ET DE GAZ.

33 L'établissement de tuyaux de conduite d'eau et de gaz sous la voie publique ne pourra être autorisé qu'aux conditions suivantes :

Les tuyaux seront posés à $0^{m}.60$ au moins de profondeur.

Les tranchées longitudinales ne seront ouvertes qu'au fur et à mesure de la pose des tuyaux, et les tranchées transversales que sur la moitié de la largeur de la voie publique, de manière que l'autre moitié reste libre pour la circulation. Les parties de tranchées qui ne pourraient pas être comblées avant la fin de la journée seront défendues, pendant la nuit, par des barrières solidement établies et suffisamment éclairées.

Le remblai des tranchées, après la pose des conduites, sera fait par couches de 20 centimètres d'épaisseur, et chaque couche sera pilonnée avec soin. On rétablira le pavage ou la chaussée d'empierrement sur le remblai.

34. Ces premiers travaux seront faits par le permissionnaire, qui devra, pendant un an, les entretenir d'une manière continue; toute négligence apportée à l'entretien serait constatée par un procès-verbal déféré au conseil de préfecture.

Aussitôt après la rédaction de ce procès-verbal, l'ingénieur ordinaire fera exécuter d'office les réparations jugées nécessaires. Les dépenses seront, dans un délai de trois jours, remboursées à l'entrepreneur qui aura exécuté les travaux, et au domicile de ce dernier, par le permissionnaire, sur le vu d'un état dressé par l'ingénieur et rendu, au besoin, exécutoire par le préfet.

35. Le permissionnaire fera enlever immédiatement, après l'exécution de chaque partie du travail, les terres, gravois et immondices qui en proviendront, de manière à rendre la voie publique parfaitement libre.

Il se conformera à toutes les mesures de précaution qui lui seront indiquées, soit par les ingénieurs, soit par l'autorité locale.

36. Il devra faire les dispositions convenables pour ne porter aucun dommage aux voies d'écoulement, telles qu'aqueducs ou tuyaux déjà établis, soit par l'administration, soit par les particuliers.

37. Après l'exécution des travaux, il déposera au bureau de l'ingénieur ordinaire un plan coté indiquant exactement le tracé des conduites et leurs divers embranchements, à l'échelle de 0m.005.

38. Le permissionnaire ou son ayant cause sera tenu, si l'administration le juge nécessaire, d'ouvrir des tranchées sur les parties de conduites qui lui seraient désignées, de rétablir ensuite la voie, de changer l'emplacement des conduites, ou même de les supprimer, sans pouvoir, à raison de ces faits, réclamer aucune indemnité.

Il ne pourra entreprendre ses travaux, ni les reprendre, s'il les a suspendus, sans en avoir prévenu huit jours à l'avance l'ingénieur de l'arrondissement ou le conducteur délégué.

39. L'autorisation d'établir des conduites d'eau sous la voie publique pourra imposer aux permissionnaires l'obligation de fournir gratuitement l'eau nécessaire à l'arrosage des routes, au curage des égouts ou à d'autres services publics se rapportant à la voirie.

CHAPITRE IX. — PLANTATIONS.

Dispositions générales.

40. Nul ne peut exercer un acte quelconque de jouissance sur une plantation bordant une voie publique, sans une autorisation préalable.

Cette autorisation ne pourra être accordée que lorsqu'il s'agira d'arbres plantés sur le terrain des riverains, ou d'arbres existant sur le sol des routes que les particuliers justifieraient avoir légitimement acquis à titre onéreux, ou avoir plantés à leurs frais, en exécution des anciens règlements.

41. *Abatage.* — L'abatage ne sera permis que lorsque les arbres auront atteint leur dernier degré de croissance, qu'ils seront trop rapprochés entre eux ou de la route, ou qu'ils feront partie d'une plantation irrégulière.

Il ne pourra avoir lieu qu'après que les arbres auront reçu l'empreinte du marteau des ponts et chaussées.

Il sera fait de manière à ne pas encombrer la voie publique. Les arbres abattus seront rangés immédiatement sur le bord des accotements, ou le long des fossés, parallèlement à l'axe de la route; ils seront enlevés huit jours au plus tard après leur chute.

Si les fossés, talus ou accotements ont été endommagés, les dégradations devront être immédiatement réparées et les lieux remis dans leur premier état.

42. *Élagage.* — L'élagage ne pourra être opéré que dans l'intervalle du 1er novembre d'une année au 1er mars de l'année suivante.

Il ne sera fait que sur les deux tiers de la hauteur de l'arbre, à partir du sol; les branches seront coupées près du tronc et les plaies parées avec soin. On profitera de cette opération pour écheniller les branches restantes. Les bourses provenant de l'échenillage seront brûlées à la fin de chaque journée.

43. *Plantations nouvelles.* — Les particuliers qui recevront l'autorisation ou l'injonction de planter le long des routes se conformeront aux prescriptions suivantes :

Les arbres seront plantés parallèlement à l'axe de la route, à la distance qui sera fixée; ils seront espacés entre eux de 10 mètres. L'espacement sera le même, autant que possible, quand de jeunes arbres seront intercalés dans une ancienne plantation; le tout suivant les indications qui seront données sur place, au moyen de piquets, par un agent des ponts et chaussées.

44. Les arbres seront de l'essence désignée par le préfet; ils auront 0m.15 à 0m.16 de pourtour, mesuré au milieu de la tige, et 2m.30 de hauteur; l'écorce sera lisse et la racine bien garnie de chevelu. Les fosses pour recevoir les arbres seront ouvertes sur 1m.30 quarré et 1 mètre de profondeur.

45. Les plantations prescrites qui n'auraient pas été exécutées ou qui seraient mal faites seront effectuées aux frais du contrevenant par l'entrepreneur des plantations, sans préjudice de l'amende encourue aux termes des règlements.

CHAPITRE X. — CONDITIONS GÉNÉRALES DES AUTORISATIONS.

Échafaudages et dépôts.

46. Les échafaudages et dépôts des matériaux seront éclairés pendant la nuit; leur saillie sur la voie publique sera de 2 mètres au plus et pourra être réduite dans les traverses étroites.

Dans les villes, le permissionnaire pourra être tenu d'entourer d'une clôture les échafaudages et dépôts de matériaux.

Durée des autorisations.

47. Les autorisations ne sont valables que pour un an et sont périmées de plein droit, si l'on n'en a pas fait usage avant l'expiration de ce délai.

Servitudes militaires.

48. Les autorisations relatives aux propriétés situées dans la première zone des servitudes militaires ne sont accordées que sous la réserve des droits de l'administration en ce qui concerne l'application de la loi du 3 avril 1841.

Voies communales.

49. Une permission de grande voirie accordée pour une propriété qui fait l'angle d'une voie communale ne préjuge rien sur les obligations qui peuvent être imposées par l'autorité locale en ce qui concerne la façade sur la voie communale.

Droits de voirie.

50. Un travail auquel est appliqué un droit de voirie ne peut être exécuté avant l'acquittement de ce droit.

PROJET D'ARRÊTÉ

Renouvelant les prescriptions relatives à la conservation des routes et à la liberté de la circulation.

Nous, préfet du département d

Vu les lois et règlements qui ont pour objet la conservation des routes et la liberté de la circulation publique, notamment :

1° L'ordonnance du roi, en date du 4 août 1731, qui défend, sous peine de 500 livres d'amende, de combler les fossés et d'abattre les berges qui bornent la largeur des grandes routes, d'anticiper sur cette largeur par des labours ou autrement, d'arracher les bornes destinées à empêcher les voitures de passer sur les accotements des chaussées, et celles qui défendent les murs de soutenement et les parapets des ponts;

2° L'arrêt du conseil, en date du 27 février 1765, portant défenses de construire, reconstruire ou réparer aucuns édifices, poser des échopes ou choses saillantes le long des grandes routes, sans en avoir obtenu la permission, à peine de démolition des ouvrages et de 300 livres d'amende, tant contre les propriétaires que contre les maçons, charpentiers et ouvriers;

3° L'article 6 de l'arrêt du conseil, en date du 5 avril 1772, qui défend à tous voituriers de pierres, moellons, grès et autres matériaux, provenant des carrières situées aux abords des grandes routes, de se frayer d'autres passages pour aborder lesdites routes

que ceux qui leur auront été désignés, et sur lesquels on aura établi les ouvrages nécessaires, tant pour l'écoulement des eaux que pour la conservation des berges, accotements et plantations, à peine de 500 livres d'amende;

4° L'article 7 de l'ordonnance du bureau des finances de la généralité de Paris, en date du 2 août 1774, portant défenses de faire aucune ouverture ou tranchée sur les grandes routes, pour visites et réparations de tuyaux de fontaines, regards, conduites d'eaux, appositions d'étais, raccordements de seuils et bornes, ou autres quelconques, sans en avoir obtenu la permission, à peine de 100 livres d'amende, tant contre les particuliers qui auront fait faire lesdites fouilles, que contre les plombiers, fontainiers, maçons et charpentiers qui y auront travaillé;

5° L'article 7 d'une autre ordonnance du même bureau, en date du 17 juillet 1781, qui défend, sous peine de tous dommages-intérêts, et de 50 livres d'amende, d'endommager, par des labours, des bestiaux ou autrement, les arbres plantés le long des routes, et d'y attacher des cordeaux pour étendre le linge ou autres étoffes;

6° L'article 8 de la même ordonnance, qui défend à tous propriétaires dont les héritages sont plus bas que la route et en reçoivent les eaux, d'en interrompre le cours, soit par l'exhaussement, soit par la clôture de leurs terrains, à peine aussi de 50 livres d'amende;

7° L'article 9 de ladite ordonnance, portant défenses, sous peine de 100 livres d'amende, de faire aucuns dépôts de matériaux, gravois, décombres, fumiers, terres et immondices, sur aucune partie des grandes routes, d'y laisser séjourner aucunes voitures, trains, roues et bois de charronnage et autres, de faire aucune culture sur le côté des chaussées et accotements, ni sur les talus, d'y pratiquer aucune fouille pour y prendre de la pierre, du sable ou autres matériaux;

Vu l'article 29 du titre Ier de la loi du 19-22 juillet 1791, qui a confirmé les règlements alors subsistants, touchant la voirie;

Vu l'article 43 du titre II de la loi des 28 septembre-6 octobre 1791, portant que quiconque aura coupé ou détérioré des arbres plantés sur les routes, sera condamné à une amende égale à trois fois la valeur des arbres et à une détention qui ne pourra excéder six mois;

Vu l'article 101 du décret du 16 septembre 1811, qui prononce la même amende contre tout propriétaire qui serait reconnu avoir coupé sans autorisation, arraché ou fait périr des arbres bordant les routes et plantés sur son propre terrain;

Vu l'article 105 du même décret, qui défend aux particuliers de faire procéder sans autorisation à l'élagage des arbres qui leur appartiendraient sur les grandes routes, sous peine d'être poursuivis comme coupables de dommages causés aux plantations des routes;

Vu l'article 106 dudit décret, en vertu duquel la conservation des plantations des routes est confiée à la surveillance et à la garde spéciale des cantonniers, gardes champêtres, gendarmes, agents et commissaires de police et des maires;

Vu la loi du 29 floréal an X, qui dispose que les contraventions en matière de grande voirie seront constatées concurremment par les maires ou adjoints, les ingénieurs des ponts et chaussées, leurs conducteurs, les agents de la navigation, les commissaires de police et par la gendarmerie;

Vu la loi du 23 mars 1842, portant que les piqueurs des ponts et chaussées et cantonniers-chefs, commissionnés et assermentés à cet effet, constateront tous les délits de grande voirie, concurremment avec les fonctionnaires et agents dénommés dans les lois et décrets antérieurs sur la matière;

Vu enfin les dispositions des articles 209 et suivants du Code pénal;

Considérant que, pour diminuer le nombre des contraventions en matière de grande voirie et assurer la répression immédiate de celles qui seront commises, il importe de rappeler au public les dispositions de ces lois et règlements,

Arrêtons:

Art. 1er. Il est défendu, sous les peines portées par les lois et règlements:

1° De faire aucune réparation ou construction de maisons, bâtiments et clôtures situés sur le bord des routes, ainsi que d'établir ou réparer des échoppes, perrons, bornes, trottoirs et autres objets en saillie, d'élever aucune construction sur les terrains retranchables pour cause d'alignement, lors même qu'on ne toucherait pas au mur de face, le tout sans y avoir été préalablement autorisé;

2° De former, sur quelque partie que ce soit desdites routes, aucun dépôt de matériaux, terres, gravois, fumiers, immondices ou autres objets; d'y laisser séjourner des voitures, trains, roues ou bois de charronnage; de faire aucune entreprise qui puisse nuire au libre écoulement des eaux; de pratiquer, sans une autorisation préalable, aucune fouille ou tranchée pour l'établissement ou la réparation de conduites d'eau ou de gaz, l'apposition d'étais, le raccordement de seuils, bornes, etc.;

3° D'établir, pour extraire des matériaux d'une carrière, aucun chemin débouchant sur une route, ou de faire servir à cet usage un chemin déjà existant, sans en avoir obtenu l'autorisation et sans avoir rempli les conditions imposées en pareil cas pour la conservation des ouvrages de la route ;

4° D'anticiper sur la largeur des routes par des labours ou autrement, de combler les fossés, d'abattre les bornes milliaires et autres, de dégrader les poteaux indicateurs, de détruire, fouiller ou cultiver les berges et talus, de couper ou endommager les arbres et les haies, d'attacher aux arbres des cordes pour étendre du linge ou autres objets, et en général de faire aucune dégradation soit aux routes elles-mêmes, soit aux ouvrages qui en dépendent.

Il est également défendu, sous les mêmes peines, aux propriétaires des arbres plantés sur ou le long des routes, d'en faire effectuer l'abatage ou l'élagage, sans une autorisation préalable.

2. Les contraventions seront constatées par les maires ou adjoints, les ingénieurs, conducteurs, piqueurs et cantonniers-chefs des ponts et chaussées, les commissaires et agents de police et les gendarmes.

Les gardes champêtres constateront, concurremment avec les fonctionnaires et agents ci-dessus dénommés, les contraventions aux prescriptions ayant pour objet la conservation des plantations.

Les procès-verbaux qui seront rédigés à cet effet nous seront transmis pour être déférés aux tribunaux compétents.

Seront en outre poursuivis, pour être punis conformément aux dispositions du Code pénal, les particuliers qui se rendraient coupables de résistance, outrages ou violences envers les agents ci-dessus dénommés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

3. Le présent arrêté sera publié et affiché dans l'étendue du département.

Les sous-préfets, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département et le commandant de la gendarmerie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d'en surveiller et assurer l'exécution.

Fait à le 185 .

(N° 115)

[20 novembre 1851.]

Personnel. — Dispositions relatives aux congés.

CIRCULAIRE AUX PRÉFETS.

Monsieur le préfet, le règlement d'administration publique du 13 octobre 1851, portant organisation du corps des ponts et chaussées, renferme, au sujet des congés, les dispositions suivantes:

« Art. 22, § 1er. *Les congés temporaires ne dépassent pas trois » mois. Ils sont accordés par le ministre, sur l'avis des préfets, » pour les ingénieurs en chef, et sur l'avis des ingénieurs en chef » et des préfets, pour les ingénieurs ordinaires.*

» § 2. *Toutefois, les préfets peuvent accorder aux ingénieurs en » chef et aux ingénieurs ordinaires des permissions d'absence dont » la durée n'excède pas dix jours.*

» Art. 23, § 1er. *Les ingénieurs qui excèdent les limites de leurs » permissions ou congés, ou qui ne se rendent pas à leur poste aux » époques assignées, sont privés de leurs appointements pour tout » le temps de leur absence de ce même poste, sans préjudice des » mesures disciplinaires qui pourraient leur être appliquées.*

» § 2. *Si le retard excède trois mois, l'ingénieur peut être dé» claré démissionnaire.* »

Le paragraphe 1er de l'article 22 ne fait que reproduire des dispositions déjà en vigueur. Je crois devoir le compléter, en rappelant les prescriptions de ma circulaire du 9 juin 1849 et en indiquant ce qu'il me paraît convenable d'y ajouter pour assurer mieux la stricte exécution de mesures impérieusement réclamées dans l'intérêt de l'ordre et de la régularité du service.

D'après la circulaire de 1849, l'avis du départ et du retour de l'ingénieur qui obtient un congé doit être transmis par le préfet, s'il s'agit d'un ingénieur en chef, et par l'ingénieur en chef, s'il s'agit d'un ingénieur ordinaire. En cas de déplacement, l'administration doit être informée de la même manière du départ de l'ingénieur et de son arrivée à sa nouvelle résidence.

Malgré cette prescription, l'administration se trouve, aujourd'hui

comme autrefois, dans l'impossibilité de savoir d'une manière certaine, à un moment donné, si l'ingénieur qui a obtenu un congé, ou qui est appelé à une nouvelle destination, se trouve ou ne se trouve pas à son poste. Souvent, en effet, les ingénieurs ne profitent de leurs congés que longtemps après les avoir obtenus, et quelquefois l'avis de leur départ ne parvient à l'administration que lorsqu'ils sont déjà de retour.

Pour obvier à cette double cause d'incertitude, je crois devoir arrêter les dispositions suivantes :

A l'avenir, la demande devra indiquer et la décision déterminera l'époque précise à laquelle commencera le congé; tout le temps écoulé à partir de cette époque sera compté dans la durée du congé, qui se trouvera réduite d'autant.

L'ingénieur en congé ou déplacé devra, dans les vingt-quatre heures de son départ et de son arrivée, en donner avis au chef de service ou au préfet par une lettre qui sera immédiatement transmise à l'administration centrale. Il sera pris note de la date de ces notifications sur un registre spécial tenu à cet effet au bureau du personnel.

Les dispositions qui précèdent ne concernent que les congés dont la durée excède dix jours. Les permissions d'absence de dix jours au plus pourront, d'après le § 2 de l'article 22 du règlement, être accordées directement par les préfets. Il devra toutefois être donné avis au ministre de la décision qui aura accordé le congé, de ses motifs et de l'époque du départ et du retour de l'ingénieur.

Ces permissions d'absence ne donneront lieu à aucune retenue sur le traitement. Mais le délai de dix jours est une limite rigoureuse qui ne peut être dépassée. L'ingénieur dont l'absence se prolongerait au delà tomberait sous l'application des dispositions relatives aux congés ordinaires.

Je n'ai pas besoin, monsieur le préfet, d'appeler votre attention sur la nécessité de n'accorder de semblables permissions que pour des motifs sérieux, et dans le cas seulement où le service des ingénieurs ne peut avoir à souffrir de leur absence. Je m'en remets entièrement, à cet égard, à votre prudence et à votre sollicitude pour les intérêts du service.

L'article 23 du règlement décide que les ingénieurs qui excèdent les limites de leurs permissions ou congés, ou qui ne se rendent pas à leur poste aux époques assignées, sont privés de leurs appointements. Cette privation s'applique non-seulement à la prolongation irrégulière de l'absence, mais à toute la durée du congé. Ce n'est, en effet, que par une sorte de faveur que le fonctionnaire

qui ne fait pas de service conserve une partie de son traitement, et cette faveur doit être retirée à celui qui, sans autorisation, reste éloigné de son poste après l'expiration de son congé. L'absence irrégulièrement prolongée peut, d'ailleurs, donner lieu à des mesures disciplinaires, et, si elle durait plus de trois mois, l'ingénieur pourrait être déclaré démissionnaire.

Les dispositions relatives aux congés des ingénieurs s'appliqueront également aux conducteurs. Il me paraît toutefois inutile d'informer l'administration supérieure des permission d'absence de dix jours au plus accordées à ces agents, à moins qu'ils ne viennent à Paris; dans ce cas, l'administration devra être prévenue. Ces permissions pourront être accordées directement par le chef de service, à la charge de vous en donner avis et de vous faire connaître le jour du départ et du retour du conducteur en congé.

Pour les agents inférieurs, les permissions d'absence n'excédant pas dix jours pourront être accordées par les ingénieurs ordinaires, à la charge d'en informer immédiatement l'ingénieur en chef. Les congés de dix jours à un mois seront accordés par vous, sur la proposition de l'ingénieur en chef. L'administration supérieure n'aura à intervenir que pour les congés excédant un mois.

Je vous prie, monsieur le préfet, de m'accuser réception de la présente, dont j'adresse ampliation à MM. les ingénieurs en chef et ordinaires.

Le ministre des travaux publics,
T. LACROSSE.

(N° 116)

PERSONNEL.

Décorations. — Promotions. — Décisions diverses. — Décès.

1° DÉCORATIONS.

Décrets du président de la république du 22 janvier 1852.

Est promu au grade d'officier dans l'ordre national de la Légion d'honneur, M. Payen, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées. Trente-quatre ans de service; chevalier depuis le 1er mai 1834.

Sont nommés chevaliers :

M. Hernoux, ingénieur en chef des ponts et chaussées. Vingt-huit années de service ; conduite courageuse dans les événements du mois de décembre.

M. Letrain, ingénieur en chef. Vingt-quatre années de service ; conduite courageuse dans les événements de décembre.

M. Pigault de Beaupré, ingénieur ordinaire. Quatorze années de service.

M. Aumaitre, ingénieur ordinaire. Vingt années de service.

M. Duval, ingénieur ordinaire. Conduite courageuse dans les événements du mois de décembre.

M. Descalzo, conducteur embrigadé des ponts et chaussées. Vingt années de service ; conduite courageuse dans les événements de décembre.

2° PROMOTIONS.

Décret du président de la république du 15 décembre 1851.

M. Guerre, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe, est élevé au grade d'ingénieur en chef de 2e classe.

Décret du président de la république du 29 janvier 1852.

M. Regnauld de Lannoy, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe, est élevé au grade d'ingénieur en chef de 2e classe.

Arrêté du ministre des travaux publics du 23 janvier 1852.

M. de Franqueville, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 2e classe, chef de la division de la navigation, est élevé à la 1re classe de son grade.

3° DÉCISIONS DIVERSES.

Décret du président de la république du 1er décembre 1851.

La démission de M. Lulé Déjardin, élève ingénieur des ponts et chaussées, est et demeure acceptée (*).

Décret du président de la république du 11 janvier 1852.

Vu le décret du 1er décembre qui accepte la démission de M. Lulé Déjardin, élève de 3e classe de l'école des ponts et chaussées ;

Vu la lettre par laquelle M. Boulé (Adolphe-Philippe-Auguste), sous-lieutenant, élève à l'école d'état major, demande son admis-

(*) M. Lulé Déjardin passe dans le génie militaire.

sion à l'école des ponts et chaussées, en remplacement de M. Lulé Déjardin;

Vu la décision du 31 décembre qui accepte la démission de M. Boulé, en qualité d'élève de l'école d'état major;

Considérant que MM. Lulé Déjardin et Boulé sont sortis tous deux en 1851 de l'école polytechnique, savoir : M. Déjardin avec le nº 17 de la liste générale par ordre de mérite et M. Boulé avec le nº 20;

Que M. Déjardin était le dernier des élèves de sa promotion admis dans le service des ponts et chaussées; et que les deux élèves placés entre lui et M. Boulé ont renoncé à se prévaloir de leur droit de priorité pour réclamer leur admission à l'école des ponts et chaussées;

M. Boulé (Adolphe-Philippe-Auguste) est nommé élève de 3ᵉ classe de l'école des ponts et chaussées, en remplacement de M. Lulé Déjardin.

Arrêtés du ministre des travaux publics.

2 *décembre* 1851. — M. Charles Lacroix, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1ʳᵉ classe, actuellement en disponibilité, sera chargé du service de l'arrondissement de Vannes (Morbihan), en remplacement de M. de la Tournerie, précédemment appelé à une autre destination.

Idem. — M. Muller, ingénieur ordinaire de 2ᵉ classe, actuellement attaché au service du département de l'Aveyron, sera chargé du service de l'arrondissement d'Alençon, en remplacement de M. Juchereau, décédé.

Idem. — M. Simon, ingénieur ordinaire de 2ᵉ classe, actuellement attaché au service du chemin de fer de Tours à Bordeaux, sera chargé de l'arrondissement de Napoléon-Vendée, en remplacement de M. Laterrade, précédemment appelé à une autre destination.

11 *décembre* 1851. — Il sera créé un service spécial pour l'exécution d'un chemin de fer de ceinture autour de Paris.

M. Couche, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1ʳᵉ classe, actuellement attaché au chemin de fer d'Orsay, sera chargé du service du chemin de fer de ceinture.

Il aura sous ses ordres :

M. Petit, ingénieur ordinaire de 1ʳᵉ classe, actuellement attaché aux travaux de la section du chemin de fer de Châlon à Lyon;

M. Boucher, ingénieur ordinaire de 2ᵉ classe, actuellement attaché au service de contrôle et de surveillance de l'exploitation des chemins de fer.

15 *décembre* 1851. — M. Brame, ingénieur ordinaire de 2ᵉ classe, attaché au service de contrôle et de surveillance des chemins de fer, sera en outre attaché aux travaux du chemin de fer de ceinture autour de Paris.

Idem. — M. Bert, ingénieur ordinaire, précédemment chargé du service de l'arrondissement de Provins et désigné pour être chargé du service hydraulique dans le département du Jura, sera attaché, sous les ordres de M. l'ingénieur en chef du département de la Gironde aux travaux de la pointe de Grave.

M. Bert résidera au Verdon.

19 *décembre* 1851. — M. Jaquemet, ingénieur en chef, actuellement chargé de la direction des travaux hydrauliques au port de Lorient, et remis par M. le ministre de la marine à la disposition du département des travaux publics, sera chargé du service ordinaire du département du Morbihan, en remplacement de M. de Chappotin, ingénieur en chef en congé.

20 *décembre* 1851. — M. Guerre, ingénieur en chef de 2ᵉ classe, sera chargé du service du département du Cantal en remplacement de M. Dufresne, précédemment appelé à une autre destination.

Idem. — M. Michel, ingénieur ordinaire de 1ʳᵉ classe, actuellement attaché au service du chemin de fer de Paris à Strasbourg, dans les départements de la Meuse et de la Meurthe, sera attaché au même service dans le département du Bas-Rhin, en remplacement de M. Guerre.

M. Michel résidera à Strasbourg.

Idem. — Le service hydraulique dans le département de la Haute-Vienne cessera de former un service spécial et sera réuni au service ordinaire du département.

Idem. — M. Perret, ingénieur ordinaire de 2ᵉ classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Privas (Ardèche), sera chargé du service de l'arrondissement de Clamecy (Nièvre) et attaché en outre au service du canal du Nivernais en remplacement de M. Lionnet.

Idem. — M. Klein, ingénieur ordinaire de 2ᵉ classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Nérac (Lot-et-Garonne), sera attaché au service du département du Gers, à la résidence d'Auch, en remplacement de M. Guillemain, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Prompt, ingénieur ordinaire de 3ᵉ classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Mauriac (Cantal), sera chargé du service de l'arrondissement de Nérac (Lot-et-Garonne), en remplacement de M. Klein, appelé à une autre destination.

La décision du 19 novembre qui attachait M. Prompt au service hydraulique du département de l'Ariége est rapportée.

20 *décembre* 1851. — M. Nouton, ingénieur ordinaire de 2e classe, désigné par décision du 10 novembre 1851, pour être chargé du service de l'arrondissement de Charolles (Saône-et-Loire), sera chargé de l'arrondissement d'Orthez (Basses-Pyrénées), en remplacement de M. Moquet, précédemment appelé à une autre destination.

22 *décembre* 1851. — M. Garella, ingénieur en chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département du Tarn, est mis en retrait d'emploi sans traitement.

Idem. — M. Poincaré, ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché au service du département du Cantal, est mis en retrait d'emploi sans traitement.

24 *décembre* 1851. — M. Pirel, ingénieur ordinaire de 3e classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Saint-Sever (Landes), sera attaché au service du chemin de fer de Bordeaux, 3e section, en remplacement de M. Simon, précédemment appelé à une autre destination.

M. Pirel résidera à Bordeaux.

6 *janvier* 1852. — M. Simon, ingénieur ordinaire de 2e classe, sera chargé du service de l'arrondissement de Port-Vendres (Pyrénées-Orientales), en remplacement de M. Domenget, précédemment appelé à une autre destination. La décision qui appelait M. Simon à Napoléon-Vendée est rapportée.

7 *janvier* 1852. — M. Auriol, ingénieur ordinaire de 1re classe, actuellement attaché au service ordinaire du département de l'Ardèche, sera attaché au service ordinaire et au service des ports de commerce dans le département des Bouches-du-Rhône, en remplacement de M. Gendarme, appelé à un autre service.

La décision du 21 novembre qui appelait M. Delestrac à remplacer M. Gendarme est rapportée.

23 *janvier* 1852. — M. Duréault, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 2e classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Pontarlier (Doubs), sera chargé de l'arrondissement de Charolles (Saône-et-Loire), en remplacement de M. Nouton, appelé à une autre destination.

Idem. — M. Viller, ingénieur ordinaire attaché au service de la 3e section du chemin de fer de Paris à Strasbourg, réunira à ses attributions le service précédemment confié à M. l'ingénieur ordinaire Michel, pour la même section.

Idem. — Les ingénieurs ordinaires de 3e classe, dont les noms suivent seront attachés aux services ci-après désignés :

NOMS des ingénieurs à placer.	DÉPARTEMENTS.	RÉSIDENCES.	SERVICES.	NOMS des ingénieurs à remplacer.
M.				MM.
…ille.	Jura.	Lons-le-Saulnier.	Serv. hydraulique.	Férand.
…hellinx.	Landes.	Saint-Sever.	Service ordinaire.	Pirel.
…e la Tribonnière.	Côtes-du-Nord.	Guingamp.	*Id.*	Leferme.
…'Amécourt.	Haute-Loire.	Le Puy.	*Id.*	Lefébure
…auckler.	Ardèche.	Tournon.	*Id.*	Auriol.
…auby.	Vendée.	Napoléon-Vendée.	*Id.*	Laterrade.
…opp.	Isère.	Grenoble.	Serv. hydraulique.	Création d'emploi.
…ellot.	Ardèche.	Tournon.	Service ordinaire.	Perret.
…idalot.	Ariége.	Foix.	Serv. hydraulique.	Richey.
…aibert.	Indre-et-Loire.	Tours.	Ch. de fer de Tours à Bordeaux.	Petit.
…hanson.	Corse.	Ajaccio.	Service ordinaire.	Conte Granchamps.
…e Lander.	Allier.	Montluçon.	*Id.*	Cirodde.
…eveu-Derotrie.	Algérie (départ. d'Alger).	Cherchell.	*Id.*	Denecey.
…azavan.	Tarn.	Lavaur.	*Id.*	Becqué, conducteur, f. f. d'ingénieur.
…ermann.	Haute-Vienne.	Bellac.	*Id.*	Vauthier, conduct., f. f. d'ingénieur.
…ailloux.	Cantal.	Aurillac.	*Id.*	Poincaré.
…ollard.	Doubs.	Pontarlier.	*Id.*	Duréault.
…anteirès.	Aveyron.	Espalion.	*Id.*	Müller.
…anéechout.	Cantal.	Mauriac.	*Id.*	Prompt.
…endel.	Creuse.	Aubusson.	*Id.*	Tainturier.
…azin.	Cantal.	Saint-Flour.	*Id.*	Courcelle.

24 janvier 1852. — M. Tardy, ingénieur ordinaire de 1[re] classe, désigné par le ministre de la marine et des colonies pour remplacer M. Jaquemet dans la direction des travaux hydrauliques du port de Lorient, prendra le titre de faisant fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — Il sera procédé aux études d'un embranchement de chemin de fer entre Périgueux et la ligne de Paris à Bordeaux.

Ces études seront confiées à M. Kermaingant, ingénieur en chef du département de la Dordogne, qui aura sous ses ordres M. Conte Granchamps, ingénieur de l'arrondissement de Périgueux.

31 janvier 1852. — Composition du conseil général des ponts et chaussées et des sections de ce conseil, depuis le 1[er] février 1852 jusqu'au 1[er] février 1853.

CONSEIL GÉNÉRAL.

M. Cavenne, inspecteur général, vice-président.
MM. les inspecteurs généraux, membres permanents.

Du 1[er] février 1852 au 1[er] août suivant.

MM. Avril, Drappier, Cailloux, Gayant, Didion, Mary, Guichard et de Bréville, inspecteurs divisionnaires.

Du 1er août 1852 au 1er février 1853.

MM. Robinot, Schwilgué, Robin, Lebreton, Belin, Darcy, Payen et Job, inspecteurs divisionnaires.

SECTIONS DU CONSEIL GÉNÉRAL.

Du 1er février 1852 au 1er février 1853.

Section des routes. — MM. Mallet, inspecteur général, vice-président; Le Masson, inspecteur général, Cailloux, Guichard, Lebreton, Darcy et Job, inspecteurs divisionnaires.

Section de la navigation. — MM. Poirée, inspecteur général, vice-président; Defontaine, inspecteur général, Drappier, Robin, Gayant, Mary, Belin et Payen, inspecteurs divisionnaires.

Section des chemins de fer. — MM. Frissard, inspecteur général, vice-président; Cavenne, inspecteur général, Robinot, Avril, Schwilgué, Didion et de Bréville, inspecteurs divisionnaires.

2 *février* 1852. — M. Regnauld de Lannoy, ingénieur en chef de 2e classe est mis à la disposition de M. le ministre de la guerre pour être chargé du service de la province de Constantine, en remplacement de M. Coumes, appelé à Alger.

11 *février* 1852. — M. Tavernier, ingénieur ordinaire de 1re classe, actuellement attaché au service hydraulique dans le département de l'Aude, sera attaché au service de la navigation du Rhône, à la résidence de Valence, en remplacement M. de Lannoy, de nommé ingénieur en chef.

12 *février* 1852. — M. Jullien, ingénieur en chef directeur du chemin de fer de Paris à Lyon, MM. Delerue et Chaperon, ingénieurs en chef, Poirée, Ruelle, Labouré, Jacqmin, Aclocque, Bidermann et Duboys, ingénieurs ordinaires, attachés au même service, sont mis, sur leur demande, en congé illimité et autorisés à passer au service de la compagnie concessionnaire du chemin de fer.

4° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Got, ingénieur ordinaire de 2e classe.	29 décembre 1851.
M. Pélardy, élève de 3e classe.	13 février 1852.

(N° 117)

[12 juillet 1851.]

Entrepreneur; états mensuels; retenue de garantie. — (Syndics Lespinasse.) — *Les états mensuels ne sont d'ordinaire dressés qu'approximativement et dans le seul but de permettre aux ingénieurs d'apprécier par aperçu quels à-comptes il peut être convenable, dans le cours d'un exercice, d'allouer aux entrepreneurs; dès lors les quantités qui y sont portées ne peuvent être considérées comme définitivement acquises à l'entrepreneur. — La retenue du dixième de garantie n'est stipulée que dans l'intérêt de l'administration; si l'administration en dispense l'entrepreneur, les créanciers de ce dernier sont sans droit et sans qualité pour faire de cette circonstance la base d'une réclamation par la voie contentieuse.*

Ainsi jugé par le conseil d'état dans la décision dont suit un extrait. Cette décision est intervenue sur des réclamations relatives au règlement du décompte des travaux de construction des 9ᵉ et 10ᵉ lots du canal latéral à la Garonne.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui touche les quantités de matériaux employées aux risbernes et perrés dont il est fait compte à l'entreprise Lespinasse:

Considérant que les syndics ne produisent pas les états mensuels dont ils excipent, et qui, suivant eux, donneraient, pour les matériaux employés en risbernes, des quantités plus considérables que celles portées au décompte; que d'ailleurs les états mensuels ne sont d'ordinaire dressés qu'approximativement et dans le seul but de permettre aux ingénieurs d'apprécier par aperçu quels à-comptes il peut être convenable, dans le cours d'un exercice, d'allouer aux entrepreneurs; qu'enfin il résulte de l'instruction que les syndics ont refusé de faire, contradictoirement avec les ingénieurs, la vérification du métré des matériaux employés en risbernes et perrés, vérification facile, puisque ces matériaux étaient régulièrement

disposés en maçonnerie sèche ou pavage sur le talus extérieur du canal.

Sur le grief résultant de ce que les ingénieurs, en ne retenant pas à l'entrepreneur, en cours d'exécution, le dixième du montant de ses travaux, auraient porté préjudice aux créanciers du sieur Lespinasse:

Considérant que la retenue du dixième de garantie n'est stipulée que dans l'intérêt de l'administration, et que, si l'administration en a dispensé l'entrepreneur dans l'espèce, les syndics sont sans droit et sans qualité pour faire de cette circonstance la base d'une réclamation par la voie contentieuse;

Art. 1er. La requête des syndics de la faillite du sieur Lespinasse est rejetée.

(N° 118)

[16 juillet 1851.]

Alignements; badigeonnage. — (Chambert.) — *Le simple badigeonnage non autorisé de la façade d'une maison sise le long d'une grande route ne constitue pas une contravention de grande voirie.*

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu le pourvoi présenté par le ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au conseil d'état annuler un arrêté en date du 19 août 1850, par lequel le conseil de préfecture du département de la Charente-Inférieure a déclaré n'y avoir lieu à donner suite à un procès-verbal de contravention de grande voirie dressé contre le sieur Chambert pour avoir fait badigeonner, sans autorisation, la façade de sa maison située dans la traverse de Tonnay-Charente, route nationale n° 137, de Bordeaux à Saint-Malo, et condamner ledit sieur Chambert aux dépens;

Vu l'arrêt du conseil du 27 février 1765;

Considérant qu'il n'est pas allégué que le sieur Chambert ait entrepris d'autres travaux qu'un simple badigeonnage, et qu'une telle opération ne constitue pas un des ouvrages pour lesquels, aux

termes de l'arrêt du conseil ci-dessus visé, il est nécessaire de se munir d'une autorisation préalable;

Art. 1er. Le pourvoi du ministre des travaux publics est rejeté.

(N° 119)

[26 juillet 1851.]

Entrepreneur; décompte; intérêts; malfaçons; délai de garantie. (Bitard-Évrat.) — *Il appartient à l'administration, même sur les chemins de fer exécutés en vertu de la loi du 11 juin 1842, d'apprécier l'utilité et d'ordonner l'exécution des réparations à faire pour mettre les travaux en état de réception, indépendamment de toute acceptation des travaux par la compagnie concessionnaire.*

Le sieur Bitard-Evrat était adjudicataire des ouvrages d'art à exécuter sur la partie du chemin de fer de Vierzon à Châteauroux, comprise entre le point de bifurcation de la ligne de Bourges et la limite du département de l'Indre.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la loi du 26 juillet 1844, relative au chemin de fer de Paris sur le centre de la France, et le cahier des charges annexé à ladite loi;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu le cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux publics;

Considérant qu'aux termes du cahier des charges de l'entreprise adjugée au sieur Bitard-Évrat, les délais de garantie étaient, pour les ouvrages d'art, de dix-huit mois à partir de la réception provisoire, et que ces délais devaient se prolonger au delà de cette durée si l'entrepreneur ne faisait pas les réparations prescrites pour mettre les travaux en état de réception définitive;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, que dans le cours de l'année 1848, et avant que dix-huit mois se fussent écoulés depuis la réception provisoire, les ingénieurs ont prescrit au sieur Bitard-Évrat diverses réparations qui leur paraissaient devoir être faites

aux perrés de certains ouvrages pour mettre les travaux en état de réception définitive ; qu'il appartenait à l'administration, sauf tout recours de droit, d'apprécier l'utilité et d'ordonner l'exécution desdites réparations, indépendamment de toutes réclamations de la compagnie du chemin de fer, et nonobstant toute acceptation des travaux par ladite compagnie ; que le conseil de préfecture, méconnaissant ce droit de l'administration, a décidé que par suite de la déclaration susvisée du directeur de la compagnie du chemin du fer, l'état était sans intérêt et sans droit pour exiger de l'entrepreneur les travaux prescrits par les ingénieurs, et qu'en conséquence, le délai de garantie avait, par cela seul, pris fin au 1er décembre 1848 ; qu'à la vérité s'il était reconnu que les malfaçons signalées par les ingénieurs ne sont pas imputables au sieur Bitard-Évrat, l'existence de ces malfaçons et la nécessité de les réparer ne pourraient avoir pour effet de prolonger la durée du délai de garantie ; mais que le conseil de préfecture n'a pas procédé à l'examen de cette question, et qu'il n'existe pas à cet égard dans l'instruction d'éléments d'appréciation suffisants ;

Décide, avant faire droit :

Art. 1er. Il sera, dans les trois mois à partir de la notification de la présente décision, procédé par les soins du ministre des travaux publics, et contradictoirement avec le sieur Bitard-Évrat, à une vérification à l'effet de constater si les malfaçons dont la réparation avait été prescrite à l'entrepreneur provenaient d'une cause qui lui fût imputable. Les résultats de cette vérification seront produits au conseil d'état pour être par lui statué ce qu'il appartiendra.

2. Les dépens sont réservés.

(N° 120)

[26 juillet 1851.]

Rivières navigables ; plantations ; exception de propriété. — (David.) — *Pourvoi d'un particulier contre un arrêté du conseil de préfecture qui l'a condamné pour avoir fait des plantations sans autorisation dans le lit d'une rivière navigable. Sursis à statuer jusqu'à ce qu'il ait été procédé par l'administration à la*

constatation, tant du lit du fleuve que du chemin de halage au droit des plantations effectuées.

L'administration a fait établir, il y a quelques années, dans le lit du Rhône, une digue submersible dite du Singlon, destinée à créer le lit mineur du fleuve; le lit majeur se trouve fixé sur cette même rive par une digue insubmersible établie à 300 mètres en arrière de la digue du Singlon. Les faux bras, en arrière de la digue du Singlon, doivent s'atterrir successivement.

Le sieur David, propriétaire d'îles dans le lit du fleuve, a fait planter, sans autorisation, une lône contigue à sa propriété. Traduit pour ce fait devant le conseil de préfecture de Vaucluse, il a été condamné à une amende de 25 fr. par un arrêté du 24 mars 1849, rendu sur l'opposition formée par le prévenu à un précédent arrêté par défaut du 11 octobre 1845. Le conseil de préfecture a considéré que les plantations effectuées par le sieur David étaient situées dans un lieu qui sert à l'écoulement des eaux d'infiltration de la digue du Singlon et qui fait partie du lit majeur du Rhône; que bien que ces plantations ne parussent pas nuisibles et pussent être maintenues provisoirement sans inconvénient, le fait de les avoir effectuées sans autorisation n'en constituait pas moins une contravention de grande voirie, et que, dès lors, il y avait lieu de prononcer une condamnation.

Le sieur David s'est pourvu contre cet arrêté. Il a soutenu devant le conseil d'état, comme il l'avait fait devant le conseil de préfecture, que le sol sur lequel il avait effectué les plantations reprochées était sa propriété, et que le fait d'avoir planté sur ce sol ne pouvait constituer de sa part une contravention de grande voirie.

L'ingénieur en chef du service du Rhône, consulté sur le pourvoi, a pensé que la question de contravention était subordonnée dans l'espèce à la question de propriété, et qu'il y avait lieu, en conséquence, d'annuler l'arrêté du conseil de préfecture, de procéder à la délimitation du lit du Rhône au droit de la propriété du sieur David, et de soumettre ensuite de nouveau la question de contravention au conseil de préfecture.

Le ministre a soutenu, au contraire, que lors même que le sieur David prouverait que l'atterrissement sur lequel il a établi des plantations est devenu sa propriété en vertu du droit d'alluvion, les plantations exécutées par ce particulier ne constitueraient pas moins une contravention à l'article 2 de l'arrêt de 1777, attendu qu'elles ont été effectuées sur un terrain situé dans le lit majeur du fleuve et en deçà des limites du chemin de halage. Par ce motif, le ministre a été d'avis qu'il y avait lieu de maintenir dans toutes ses parties l'arrêté du conseil de préfecture, sans s'arrêter à l'exception de propriété soulevée par le sieur David.

Le conseil d'état a rendu la décision interlocutoire suivante :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu l'ordonnance du mois d'août 1669, titre 27, article 42 ; l'arrêt

du conseil du 24 juin 1777, article 2 ; les lois des 28 pluviôse an VIII et 29 floréal an X, et la loi du 23 avril 1842 ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'il existe de l'incertitude sur les limites du Rhône, dans la commune de Lamotte, au droit des plantations effectuées par le sieur David, et qu'aucun acte administratif n'a fixé lesdites limites; que, dès lors, avant de statuer sur la contravention reprochée audit sieur David, il y a lieu de faire procéder par l'autorité compétente à la constatation du lit majeur dudit fleuve, tel qu'il existait à l'époque du procès-verbal dressé contre ledit sieur David ;

Art. 1er. Il est sursis à statuer sur le pourvoi du requérant jusqu'à ce qu'il ait été procédé par l'administration à la constatation tant du lit majeur du Rhône que du chemin de halage ou contre-halage au droit des plantations effectuées par le sieur David à la date du 6 mai 1845, époque du procès-verbal dressé contre ledit sieur David.

(N° 121)

[26 juillet 1851.]

Endiguements; chaussées du Rhône; association; part contributive. — (Peut c. Olive.) — *Les propriétaires riverains des chaussées du Rhône qui ne font partie d'aucune association de défense ne peuvent être appelés à contribuer aux frais de réparation ou d'entretien desdites chaussées qu'autant qu'un arrêté préfectoral les a réunis en association ou incorporés à l'association la plus voisine.*

Un décret du 4 prairial an XIII a réorganisé et soumis à un régime uniforme les diverses associations qui s'étaient successivement constituées pour défendre contre le Rhône le territoire des trois communes d'Arles, de Sainte-Marie et de Fos. Une commission centrale, armée de pouvoirs fort étendus, a été chargée par ce décret de contrôler les opérations de chaque association.

Un second décret du 15 mai 1813 a prescrit (art. 1er) que les propriétaires riverains des chaussées du Rhône qui ne faisaient partie d'aucune association seraient réunis en association ou incorporés à l'association la plus voisine.

Cette disposition a été interprétée par l'administration comme applicable aux seuls propriétaires dont les chaussées avaient trop peu de développement pour faire l'objet d'un entretien particulier, tandis que les propriétaires de vastes domaines ont été considérés comme constituant à eux seuls une asso-

ciation, et ont été, suivant les usages locaux, chargés seuls d'entretenir respectivement leurs digues. C'est ainsi que les chaussées de la Camargue étaient entretenues par sept associations et par sept propriétaires, celles du plan du Bourg, par cinq associations et vingt propriétaires. Jamais ces propriétaires n'ont réclamé à raison de leur isolement, en demandant leur incorporation à l'association voisine.

Cependant le sieur Peut, propriétaire du domaine de Leysselle, a réclamé contre ce mode de procéder, à l'occasion de la part contributive à laquelle il avait été imposé dans le payement des travaux d'exhaussement des chaussées du Rhône, ordonnés à la suite des inondations de 1843. Le sieur Peut, s'appuyant sur le texte du décret précité du 15 mai 1813, a refusé de payer la quote-part qui lui était assignée, en se fondant sur ce que son domaine de Leysselle n'avait jamais été compris dans l'une des associations intéressées à la conservation des chaussées du Rhône.

Le conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône, par arrêté du 5 décembre 1848, a condamné le sieur Peut à payer au sieur Olive, entrepreneur des travaux, la somme de 3113f.85, représentant le contingent qu'il devait fournir en sa qualité de riverain. Cette décision était principalement motivée sur ce que le sieur Peut avait profité des travaux aussi bien que les autres propriétaires, puisque, postérieurement à leur exécution, en 1846, les eaux s'étaient élevées au-dessus du niveau normal des anciennes chaussées.

Le sieur Peut s'est pourvu contre cet arrêté devant le conseil d'état.

Le ministre des travaux publics, appelé à présenter des observations sur ce pourvoi, a soutenu que le décret de 1813 conférait à l'administration le droit d'incorporer un propriétaire à l'association voisine, mais n'imposait pas cette obligation. Il a fait remarquer qu'il n'existait aucun motif pour distraire les chaussées de Leysselle du système général de défense auquel elles se rattachaient par les liens d'une complète solidarité. Le ministre a conclu en conséquence au rejet du pourvoi.

Contrairement à ces conclusions, le conseil d'état a annulé l'arrêté du conseil de préfecture.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu les décrets des 4 prairial an XIII et 15 mai 1813;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'aux termes de l'article 1er du décret du 15 mai 1813 susvisé, les propriétaires riverains des chaussées du Rhône, intéressés à leur conservation, qui ne faisaient partie d'aucune association, devaient être réunis en association ou incorporés à l'association la plus voisine par le préfet, sur l'avis de la commission centrale, et, dans ce dernier cas, contribuer, en proportion de leur intérêt, aux charges de l'association;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les propriétés actuellement possédées par le sieur Peut ne faisaient partie d'aucune

association à l'époque de la promulgation dudit décret, et que, depuis, aucun arrêté préfectoral ne les a réunies en association ni incorporées à une association quelconque; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône a condamné ledit sieur Peut à payer à l'entrepreneur Olive la somme de 3 113f.85 pour la quote-part mise à sa charge de la dépense du bourrelet établi sur la digue dont il s'agit;

Art. 1er. L'arrêté du 5 décembre 1848 est annulé.

2. Il est accordé décharge audit sieur Peut des condamnations contre lui prononcées par ledit arrêté.

3. Le sieur Olive est condamné aux dépens.

(N° 122)

[2 août 1851.]

Chemins de fer; interruption de navigation; indemnité. — (Compagnie des bateaux à vapeur d'Elbeuf.) — *Il appartient à l'administration de déterminer, dans l'intérêt général, la nature et les dispositions des ouvrages à établir dans le lit et sur les bords des rivières navigables et flottables. — Une compagnie substituée aux droits de l'état ne peut être responsable comme le serait l'état, qu'au cas où il résulterait de l'exécution de ces ouvrages un dommage direct et matériel, pour des tiers. — L'article* 17 *de la loi de concession du chemin de fer de Rouen n'a pas pour but et ne peut avoir pour effet d'imposer à la compagnie concessionnaire une responsabilité spéciale ou des obligations plus étendues envers les tiers que celles pouvant résulter contre l'état lui-même de l'exécution des travaux. — Le chômage d'un service de bateaux résultant de l'insuffisance, en temps de crue, de la hauteur de l'arche marinière d'un pont construit sur une rivière navigable, ne constitue pas un dommage direct et matériel donnant ouverture à indemnité.*

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la loi de concession du chemin de fer de Paris à Rouen, en date du 15 juillet 1840, et le cahier des charges y annexé, articles 11, 14 et 17;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que le sieur Bocquié fonde la demande en indemnité qu'il a formée contre la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen sur le dommage qu'aurait déjà fait épouver et pourrait faire éprouver encore à la compagnie des bateaux à vapeur d'Elbeuf à Rouen, qu'il représente, le chômage forcé du service de ses bateaux, résultant, en temps de crue des eaux de la Seine, de l'insuffisance de hauteur de l'arche marinière du pont construit à Oissel par ladite compagnie;

Considérant qu'il appartient à l'administration de déterminer, dans l'intérêt général, la nature et les dispositions des ouvrages à établir dans le lit et sur les bords des rivières navigables et flottables, et que les modifications que peut subir l'état de ces rivières, par suite desdits ouvrages, ne donneraient ouverture contre l'état à un droit à indemnité qu'au cas où il résulterait de leur exécution un dommage direct et matériel pour des tiers;

Considérant que le pont construit à Oissel fait partie des ouvrages du chemin de fer de Paris à Rouen, dont la concession a été faite, par la loi du 15 juillet 1840, à la compagnie défenderesse, substituée vis-à-vis des tiers au droit de l'état, et que lesdits ouvrages ont été reçus après exécution par l'administration;

Considérant que l'article 17 du cahier des charges de la concession n'a point pour but et ne peut avoir pour effet d'imposer à la compagnie concessionnaire une responsabilité spéciale ou des obligations plus étendues envers les tiers que celles pouvant résulter contre l'état lui-même de l'exécution des travaux;

Considérant enfin que le dommage dont le sieur Bocquié demande la réparation n'est ni direct ni matériel;

Art. 1er. La requête du sieur Bocquié, au nom de la compagnie des bateaux à vapeur d'Elbeuf à Rouen, est rejetée.

2. Le sieur Bocquié est condamné aux dépens.

(N° 123)

[2 août 1851.]

Canaux; banquette de halage; dégradation. — (Lafon.) — *Le fait, par un particulier, d'avoir fait circuler un bœuf sur une ban-*

quette de halage d'un canal navigable, constitue une contravention de grande voirie prévue par les articles 3 et 11 de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, et sur laquelle il appartient au conseil de préfecture de statuer par application de la loi du 29 floréal an X.

Un procès-verbal de contravention a constaté que le sieur Lafon avait fait circuler un bœuf sur la banquette de halage du pont-canal sur le Tarn, à Moissac, l'un des ouvrages d'art du canal latéral à la Garonne.

Le conseil de préfecture de Tarn-et-Garonne, saisi de ce procès-verbal, s'est déclaré incompétent, en se fondant sur ce que le fait reproché au sieur Lafon constituait une contravention de simple police.

Le ministre des travaux publics s'est pourvu devant le conseil d'état contre cette décision. Il a fait observer que, par un arrêt du 20 avril 1840 (Kerrien), le conseil d'état avait décidé que le fait seul d'une circulation de cette nature, abstraction faite du dommage qui avait pu en résulter, tombait sous l'application de l'article 11 de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777; que c'était par conséquent à tort que le conseil de préfecture avait refusé de statuer sur une contravention de grande voirie, dont la loi du 29 floréal an X lui attribuait la connaissance. Le ministre a conclu en demandant la réformation de l'arrêté du conseil de préfecture et la condamnation du sieur Lafon à 16 francs d'amende, par application de l'arrêt de 1777 et de la loi du 23 mars 1842.

Le conseil d'état a rendu la décision suivante :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu l'arrêt du conseil du 24 juin 1777;

Vu la loi du 29 floréal an X;

Vu la loi du 23 mars 1842;

Considérant que le fait constaté à la charge du sieur Lafon était de nature à faire obstacle à la navigation et à occasionner des dégradations à un ouvrage public dépendant d'un canal navigable; que ce fait constitue une contravention de grande voirie prévue par les articles 3 et 11 de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, sur laquelle il appartenait au conseil de préfecture de statuer par application de la loi du 29 floréal an X;

Considérant, toutefois, qu'à raison des circonstances de l'affaire, il y a lieu de modérer l'amende encourue;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de Tarn-et-Garonne, du 12 juillet 1850, est annulé.

2. Le sieur Lafon est condamné à une amende de 25 francs.

(N° 124)

[2 août 1851.]

Alignements; travaux non confortatifs; crépissage (*). — *Dépôt de matériaux et stationnement d'une voiture sur une route.* — (Pourteyron.) — *Les travaux faits sans autorisation à la façade d'une maison en saillie sur une route départementale donnent lieu à l'application de l'amende prononcée par l'arrêt du conseil du 27 février 1765. — Il n'y a lieu d'ordonner la démolition desdits travaux qu'autant qu'ils sont confortatifs. — Dépôt de matériaux sur une route; pas d'amende, ce dépôt ayant été autorisé et l'administration ne justifiant pas que les délais de cette autorisation fussent expirés lors de la rédaction du procès-verbal. — Le fait d'avoir laissé stationner sans autorisation une voiture sur une grande route constitue une contravention à l'ordonnance du 4 août 1731* (**). — *En matière de contravention de grande voirie, il n'y a pas lieu de prononcer de condamnation aux dépens, soit au profit, soit à la charge de l'administration* (solution implicite).

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux;

Vu le pourvoi formé par le ministre des travaux publics contre un arrêté du conseil de préfecture de la Dordogne, en date 6 novembre 1850, qui a renvoyé le sieur Pourteyron, aubergiste à Saint-Vincent-de-Connazac, des fins de la plainte portée contre lui pour avoir, sans autorisation, replacé des moellons et fait un crépi à l'angle de sa maison faisant saillie, dans la traverse de Saint-

(*) Le conseil d'état n'ordonne la démolition des crépissages non autorisés que lorsqu'ils présentent un caractère confortatif. Arrêts des 29 août 1834, *Blaise*; 12 juillet 1837, *de Prémorvan;* 22 février 1838, *Samson;* 15 juin 1842, *Gaulet;* 30 juin 1843, *Boussaud;* 30 décembre 1843, *Allibe;* 1re série, t. IV, p. 342; VII, 424: VIII, 241; 2e série, II, 294; III, 327; IV, 98.

(**) *Voir* les arrêts des 23 décembre 1835, *Ingrand;* 18 mars 1843, *Camuseau;* 21 avril 1848, *Choné;* 15 mai 1848, *Dalloz*, 1re série, t. VI, p. 149; 2e série, III, 156; VIII, 286, 328.

Vincent-de-Connazac, sur l'alignement de la route dépatementale n° 8, et avoir abandonné une voiture et déposé des matériaux sur ladite route, ledit pourvoi tendant à ce qu'il plaise au conseil d'état : 1° annuler l'arrêté attaqué; 2° ordonner la démolition des travaux exécutés sans autorisation ; 3° condamner le sieur Pourteyron à deux amendes réduites ensemble à 41 francs, savoir : l'une de 16 francs, et l'autre de 25 francs, par l'application combinée de l'arrêt du conseil du 27 février 1765, de l'ordonnance du 4 août 1731 et de la loi du 23 mars 1842 ; et, en outre, aux dépens;

Vu les arrêts du conseil des 17 juin 1721 et 27 février 1765;

Vu l'ordonnance du 4 août 1731 ;

Vu la loi du 29 floréal an X;

Vu la loi du 25 mars 1842 ;

En ce qui touche les travaux exécutés par le sieur Pourteyron à sa maison formant saillie sur l'alignement de la route départementale n° 8 :

Considérant que les travaux dont il s'agit ont été exécutés sans autorisation ; que, dès lors, le sieur Pourteyron était passible de l'amende prononcée par l'arrêt du conseil du 27 février 1765;

Considérant, toutefois, qu'il n'est pas établi que lesdits travaux soient confortatifs ; qu'ainsi il n'y a pas lieu d'en ordonner la destruction ;

En ce qui touche le dépôt de matériaux :

Considérant qu'il est établi par l'instruction que le sieur Pourteyron avait obtenu l'autorisation de faire un dépôt de matériaux sur la route dont il s'agit, et qu'il n'est pas justifié par le ministre des travaux publics que les délais de cette autorisation fussent expirés lors de la rédaction du procès-verbal ci-dessus visé;

En ce qui touche le stationnement d'une voiture sur la même route (*) :

Considérant qu'en faisant stationner, sans en avoir obtenu l'autorisation, une voiture sur la route, le sieur Pourteyron a contrevenu à l'ordonnance du 4 août 1731 et encouru l'amende prononcée par ladite ordonnance ; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture l'a renvoyé des fins de la plainte dressée contre lui ;

Considérant, toutefois, qu'à raison des circonstances de l'affaire, il y a lieu de modérer les amendes encourues ;

(*) Le ministre a fait observer, d'une part, que le stationnement d'une voiture en un point où la route n'avait que 4m.60, pouvait avoir des conséquences dangereuses, et d'autre part, que le sieur Pourteyron possédait, à côté de son auberge, un vaste emplacement où il pouvait garer sa voiture.

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture de la Dordogne, en date du 6 novembre 1850, est annulé;

2. Le sieur Pourteyron est condamné : 1° à une amende de 16 fr. pour avoir contrevenu à l'arrêt du 27 février 1765; 2° à une amende de 25 fr. pour avoir contrevenu à l'ordonnance du 4 août 1731, en faisant stationner, sans autorisation, une voiture sur la route départementale; 3° aux frais du procès-verbal.

3. Le surplus des conclusions du ministre des travaux publics est rejeté.

(N° 125)

[2 août 1851.]

Cours d'eau non navigables; interprétation de titres. — Règlement d'eau; recours. — (Ville d'Elne et consorts c. Pagès et Guillebout.) — *Interprétation de titres anciens portant concession de la jouissance des eaux d'un cours d'eau non navigable. — Les ordonnances réglementaires du régime des cours d'eau sont des actes purement administratifs qui ne peuvent être attaqués par la voie contentieuse que dans le cas où les formalités requises par les lois et règlements n'auraient pas été remplies.*

Deux ordonnances, en date des 11 et 26 septembre 1837, ont autorisé la compagnie Vinyes, aujourd'hui représentée par le sieur Guillebout, d'une part, et les frères Pagès de l'autre, à dériver une certaine quantité d'eau de la rivière du Tech, sur l'excédant du volume qui serait reconnu nécessaire aux usagers inférieurs.

Dans le but de procéder au partage des eaux, nécessité par ces ordonnances, l'administration fit préparer un projet de règlement général des eaux du Tech. Des enquêtes eurent lieu; la ville d'Elne et les propriétaires arrosants du Tech y protestèrent contre toute attribution des eaux du Tech aux nouveaux concessionnaires, prétendant avoir droit à la jouissance exclusive de ces eaux en vertu de titres anciens.

En même temps, ils intentèrent contre les sieurs Guillebout et Pagès une action judiciaire à l'effet de faire constater les droits que leur conféraient leurs titres. Mais l'autorité judiciaire a été dessaisie par une ordonnance sur conflit, du 31 décembre 1844, motivée sur ce que les actes invoqués par la ville et les arrosants d'Elne étaient des actes émanés de l'autorité souveraine, et dont l'interprétation ne pouvait être donnée que par le conseil d'état (2e série, vol. 1845, page 143.)

La ville et les arrosants d'Elne ont alors présenté au conseil d'état, à la date du 28 février 1845, une première requête tendant à l'interprétation de leurs actes de concession dans le sens de leur prétention à la jouissance exclusive des eaux du Tech.

Peu de temps après a été rendu, à la date du 20 mars 1845, le règlement général des eaux du Tech, qui était à l'étude depuis plusieurs années. Ce règlement, après avoir constaté les jouissances anciennes telles qu'elles résultent des anciens titres et de leur application jusqu'à ce jour, a attribué à qui de droit l'usage des eaux superflues.

La ville et les arrosants d'Elne ayant formé, le 2 mai 1845, un nouveau pourvoi au conseil d'état contre ce règlement, il a été statué sur les deux pourvois par la décision suivante, rendue sur les conclusions conformes du ministre des travaux publics :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu l'ordonnance du 20 mars 1845;

Vu les ordonnances des 11 et 26 septembre 1837;

Vu la loi des 12-20 août 1790 et l'arrêté du 19 ventôse an VI;

En ce qui touche la jonction :

Considérant que les pourvois sont connexes, et qu'en conséquence, il y a lieu de les joindre pour y statuer par une seule et même décision;

Sur la demande en interprétation des titres de la veille des ides de janvier 1186 *et du* 22 *juin* 1392 :

Faisant droit à ladite demande;

En ce qui touche le titre de 1186 :

Considérant que, par la sentence du juge du patrimoine royal dans les comtés de Cerdagne et de Roussillon, ladite sentence insérée dans le titre ci-dessus visé du 22 juin 1392, la ville d'Elne a été convaincue d'avoir agi sans droit en établissant une écluse pour dériver les eaux de la rivière du Tech, et condamnée à démolir celle qu'elle avait construite en se fondant sur le titre de 1186; qu'en conséquence, ce dernier titre a été mis à néant en tant qu'il aurait attribué à la ville d'Elne le droit d'établir des écluses sur le Tech et d'en dériver les eaux;

En ce qui touche le titre du 22 *juin* 1392 :

Considérant qu'il résulte des termes formels dudit titre que la concession y contenue au profit de la ville d'Elne a été faite sans préjudice des droits des tiers, et avec réserve du droit de l'autorité souveraine de faire des concessions nouvelles;

Considérant qu'il est établi par l'instruction que, postérieurement à la date dudit titre, l'autorité souveraine a en effet continué, tant avant qu'après la réunion de la province de Roussillon à la France,

à concéder, sans trouble ni opposition, des prises d'eau dans la rivière du Tech, lesquelles prises d'eau étaient de nature à diminuer le volume d'eau laissé disponible pour les usagers d'Elne ;

Considérant d'ailleurs que le titre du 22 juin 1392 n'a point déterminé le volume d'eau dont l'usage était concédé à la ville d'Elne ;

Sur la demande en modification de l'ordonnance réglementaire du 20 mars 1845 et en suspension de son exécution :

Considérant qu'aux termes des loi et arrêté ci-dessus visés, c'est à l'administration qu'il appartient de régler le régime des eaux ; que les ordonnances rendues en cette matière sont des actes purement administratifs, qui ne peuvent être attaqués par la voie contentieuse qu'au cas où les formalités requises par les lois et règlements n'auraient pas été remplies ;

Considérant que l'ordonnance du 20 mars 1845 n'a été rendue qu'après l'accomplissement de toutes les formalités prescrites par les lois et règlements ;

Art. 1er. Il est déclaré que les concessions contenues dans les titres de la veille des ides de janvier 1186 et du 22 juin 1392 ne confèrent à la ville d'Elne ni un droit de propriété, ni un droit d'usage illimité sur les eaux de la rivière du Tech, et qu'elles ne peuvent faire obstacle à l'exercice du droit qui appartient à l'autorité souveraine de faire d'autres concessions d'eau dans ladite rivière.

2. Le surplus des conclusions des requérants est rejeté.

3. Les requérants sont condamnés aux dépens.

(N° 126)

[4 août 1851.]

Gardes-rivières; salaires; compétence. — (Mandart c. Racinet.) — *Les contestations qui s'élèvent entre le garde d'une rivière et les usiniers riverains relativement au salaire dudit garde, sont de la compétence judiciaire, lorsque ces usiniers forment une association volontaire et privée et non un syndicat organisé en vertu de la loi du 14 floreal an XI. — Peu importe que ce garde ait été nommé par le préfet, si cette nomination n'a eu lieu que sur la demande des usiniers et si le traitement du garde lui a*

toujours été payé sans aucun rôle dressé sous la surveillance du préfet et rendu exécutoire par lui.

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.)

La cour;

Attendu qu'il résulte des faits constatés par le jugement attaqué: que les usiniers de la rivière de Viosne forment une association volontaire et privée, et non un syndicat organisé en vertu de la loi du 14 floréal an XI; que si c'est par le préfet de Seine-et-Oise que Racinet a été nommé garde de la rivière, cette nomination a eu lieu, non d'office et par exercice du pouvoir administratif, mais par suite de la demande volontairement adressée au préfet par les usiniers; que le traitement du garde-rivière lui a constamment été payé directement par les usiniers, sans aucun rôle dressé sous la surveillance du préfet, et rendu exécutoire par celui-ci;

Attendu qu'en jugeant, dans ces circonstances, que la demande formée par Racinet contre Mandart, en payement de la part contributive due par celui-ci dans le traitement dudit garde, avait pour fondement une convention entre particuliers, et non des actes de l'autorité administrative, et en décidant, en conséquence, qu'il appartenait à l'autorité judiciaire de connaître de cette demande, le jugement attaqué n'a point excédé ses pouvoirs, et n'a violé ni les règles de la compétence administrative ni les lois des 20 août 1790 et 14 floréal an XI;

Rejette, etc.

(N° 127)

[6 août 1851.]

Chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à Avignon. — Crédit.

LOI.

L'assemblée nationale a adopté la loi dont la teneur suit:

Art. 1er. Un crédit supplémentaire de six millions de francs (6 000 000 fr.) est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1851.

Ce crédit sera affecté, savoir:

(1°) Quatre millions de francs aux travaux d'exécution de la partie du chemin de fer de Paris à Lyon comprise entre Châlon et Lyon;

(2°) Deux millions de francs aux travaux du chemin de fer de Lyon à Avignon, dans la partie comprise entre Avignon et Valence.

2. Il sera pourvu aux dépenses prévues dans l'article précédent, au moyen des ressources de la dette flottante du trésor.

(N° 128)

[8 août 1851.]

Préposés aux ponts à bascule. — Pensions.

LOI.

L'assemblée nationale a adopté d'urgence la loi dont la teneur suit :

Art. 1er (relatif au ministère de l'intérieur).

2. Il est ouvert au ministre des travaux publics, en addition à la somme portée au chapitre XI de la première section du budget, exercice 1851, pour subvention à la caisse des retraites, un crédit de dix mille francs (10 000 fr.), spécialement applicable au payement des pensions qui seront liquidées au profit des préposés aux ponts à bascule, dont le service a été supprimé par la loi du 30 mai dernier.

La disposition de l'article 16 de la loi de finances du 15 mai 1850, qui prescrit de n'accorder de pensions à la charge des caisses de retraites subventionnées par l'état qu'en proportion des fonds rendus libres par les extinctions, n'est pas applicable aux pensions accordées en vertu de la présente loi.

3. Les dépenses autorisées par la présente loi, sur l'exercice 1851, sont mises provisoirement, et sauf règlement définitif, au compte de la dette flottante du trésor.

(N° 129)

[9 août 1851.]

Indemnités ; dommages ; décision ministérielle. — (Jolivet.) — *La lettre par laquelle le ministre des travaux publics refuse d'allouer à un particulier les intérêts d'une indemnité de dommage accordée à titre de transaction, ne constitue pas une décision attaquable par la voie contentieuse, et ne fait pas d'ailleurs obstacle à ce que ce particulier porte sa réclamation devant le conseil de préfecture.*

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu les requêtes sommaire et ampliative présentées par le sieur Charles Jolivet, ancien notaire, demeurant au Tremblay (Seine-et-Oise), ayant droit des sieur et dame Fouassier, propriétaires du domaine d'Arnon (Cher), en ce qui touche l'indemnité à eux due : 1° pour terrains dépendant du domaine ci dessus désigné, dont l'administration s'est emparée pour l'établissement du canal du Berry ; 2° pour dommages causés à leur propriété par suite de l'exécution des travaux dudit canal ; lesdites requêtes tendant à ce qu'il plaise au conseil d'état annuler une décision du ministre des travaux publics, en date du 28 juillet 1849, dans celle de ses dispositions qui refuse de lui allouer les intérêts d'une somme de 2 400 frans, montant de l'indemnité que l'administration a consenti à lui accorder pour les dommages occasionnés, ainsi qu'il est dit ci-dessus, au domaine d'Arnon ; condamner l'administration à payer au requérant lesdits intérêts à partir de la date du préjudice causé, et, en outre, la condamner aux dépens ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 3 mai 1841 ;

Considérant que la lettre, en date du 28 juillet 1849, par laquelle le ministre des travaux publics a refusé d'allouer au sieur Jolivet les intérêts de la somme de 2 400 francs qui lui a été accordée à titre de transaction, par le traité du 11 avril 1848, à l'occasion des dommages causés au domaine d'Arnon par suite de l'établissement du canal de Berry, ne constitue pas une décision et ne fait d'ail-

leurs pas obstacle à ce que le sieur Jolivet porte sa réclamation devant le conseil de préfecture;

Art. 1er. La requête du sieur Jolivet est rejetée.

(N° 130)

[9 août 1851.]

Entrepreneur; changement de carrière non prescrit. — (Joly.) — *N'a droit à aucun supplément de prix l'entrepreneur qui, sans ordre écrit, substitue une carrière nouvelle à celles prescrites au devis.— Un conseil de préfecture excède ses pouvoirs en statuant de nouveau sur une question déjà examinée par lui.*

Le sieur Joly, entrepreneur de la partie du chemin de fer de Tours à Nantes, comprise entre Montrelais et Anetz, devait fournir 50 000 mètres cubes de moellons, tant pour les ouvrages d'art que pour les perrés destinés à défendre, contre les crues de la Loire, les remblais faits au-dessous de leur niveau.

Le devis portait que ces moellons seraient pris *dans les coteaux de la Loire*. Mais, en cours d'exécution, on reconnut que ces coteaux ne pourraient fournir qu'une partie des matériaux dont on aurait besoin, et, après des recherches faites en dehors des limites prévues par le cahier des charges, on ouvrit de nouvelles carrières sur les bords de la rivière d'Èvre, affluent de la rive gauche de la Loire, en aval de Saint-Florent.

Pour régulariser ce changement de carrières, l'ingénieur ordinaire dressa de nouveaux sous-détails le 31 décembre 1846, et les notifia à l'entrepreneur, qui, sans répondre, commença et poursuivit, avec une grande activité, l'exploitation des carrières de l'Èvre.

L'administration, informée de ces circonstances, donna son approbation à l'ouverture des nouvelles carrières, et, par décision du 7 février 1848, fixa à 23 500 francs le chiffre approximatif de l'augmentation de dépense qui devait résulter de ce changement.

Mais le sieur Joly n'adhéra pas à cette décision, et s'adressa au conseil de préfecture de la Loire-Inférieure pour obtenir la fixation de nouveaux prix, tant pour les moellons des carrières de l'Èvre que pour ceux des carrières d'Anetz, aises sur le coteau de la rive droite, et qui lui avaient été spécialement désignées par un ordre de service du mois de décembre 1846, pour les travaux à exécuter entre les profils 145 et 152.

Ce conseil prit, le 22 juin 1847, un arrêté portant :

1° Que les carrières d'Anetz, placées sur les coteaux de la Loire, sont reconnues selon les termes du devis, dans les limites de la distance prévue au devis, et qu'aucune augmentation de prix ne leur est applicable.

2° Que deux nouveaux sous-détails seront établis pour les moellons des carrière de l'Èvre, fournis d'une part, entre les profils 111 et 129, et de l'autre, entre les profils 129 et 145.

Cet arrêté, n'ayant été frappé d'appel par aucune des parties dans le délai de trois mois, à partir de sa notification, est devenu définitif.

Cependant le sieur Joly a demandé, le 14 novembre 1849, au conseil de préfecture que les prix supplémentaires de l'arrêté du 22 juin fussent appliqués non-seulement à la pierre fournie entre les profils 111 et 145, mais aussi à toute la pierre des mêmes carrières livrée par lui en deçà du profil 111, et au delà du profil 145.

Le conseil de préfecture, saisi de cette réclamation, a rejeté, par son arrêté du 20 mars 1850, la prétention du sieur Joly en ce qui concerne les moellons de l'Èvre, fournis entre l'origine de l'entreprise et le profil n°...; mais il a décidé en même temps que le supplément de prix applicable aux moellons de l'Èvre serait applicable à un volume de 975 mètres de moellons présumés avoir été fournis en pierres de l'Èvre entre les profils 145 et 152, au lieu d'une égale quantité de moellons des carrières d'Anetz.

C'est contre cet arrêté que le sieur Joly s'est pourvu devant le conseil d'état en renouvelant ses prétentions primitives.

Le ministre, consulté sur ce pourvoi, a demandé l'annulation de l'arrêté du 20 mars 1850, se fondant en droit sur ce que l'arrêté du 22 juin 1849, non frappé d'appel et devenu la loi des parties, rejette formellement tout supplément de prix applicable aux moellons des carrières d'Anetz; en fait, sur le peu de fondement d'une demande tendant à faire appliquer aux moellons des carrières d'Anetz les prix établis spécialement pour les carrières de l'Èvre. Si, en effet, il était vrai que le sieur Joly eût réellement employé des moellons des carrières de l'Èvre, cela tiendrait à ce qu'après avoir extrait des carrières d'Anetz un cube de pierre supérieur à celui qu'il devait fournir pour son entreprise, il en aurait cédé 1 661 mètres à d'autres entrepreneurs.

Le conseil d'état a adopté l'opinion du ministre.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur le chef relatif aux moellons des carrières de l'Èvre fournis entre les profils 78 et 111 :

Considérant que le sieur Joly ne justifie d'aucun ordre de l'administration en vertu duquel les carrières de l'Èvre aient été substituées, pour les travaux effectués entre lesdits profils, aux carrières désignées au devis; que, s'il produit un état de situation, du 20 avril 1849, duquel il résulterait que 6 337 mètres cubes de moellons des coteaux de l'Èvre ont été fournis sur cette partie de l'entreprise, cet état, dressé par un conducteur des ponts et chaussées, n'a été délivré par l'ingénieur ordinaire à l'entrepreneur que sous toutes réserves quant à l'application des prix, et qu'en admettant

que le sieur Joly ait jugé à propos de transporter les pierres de l'Èvre sur les points où d'autres matériaux devaient être employés, il ne peut, pour cette cause, avoir droit à aucun supplément de prix;

Sur le chef relatif aux pierres des carrières d'Anetz et de l'Èvre fournies entre les profils 145 *et* 152 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le conseil de préfecture de la Loire-Inférieure, saisi une première fois de cette demande, a décidé, par l'arrêté susvisé du 22 juin 1849, lequel n'a pas été attaqué dans les délais légaux devant le conseil d'état, qu'une augmentation de prix n'était due qu'entre les profils 111 et 145; que, dès lors, le conseil de préfecture a excédé les limites de ses pouvoirs en statuant de nouveau sur une réclamation déjà examinée par lui;

Art. 1er. La requête du sieur Joly est rejetée.

2. L'arrêté du conseil de préfecture de la Loire-Inférieure, en date du 30 mars 1850, est annulé dans celle de ses dispositions qui étend à un cube de 975 mètres de moellons l'augmentation des prix fixée par l'arrêté du 22 juin 1849.

3. Le sieur Joly est condamné aux dépens.

(N° 131)

[9 août 1851.]

Chemins de fer; contraventions; compétence; cumul de peines; exception de propriété; dépens. — (Ajasson de Grandsagne.) — *La dégradation d'un cavalier et d'une haie dépendant d'un chemin de fer constitue une contravention de grande voirie, prévue et punie par l'arrêt du conseil du* 4 *août* 1731, *rendu applicable aux chemins de fer par l'article* 2 *de la loi du* 15 *juillet* 1845. — *Il appartient au conseil de préfecture de statuer sur cette contravention. — Les poursuites correctionnelles exercées à cette occasion contre le prévenu, pour délit de bris de clôture, ne font pas obstacle à la compétence du conseil de préfecture. — L'exception de propriété soulevée par le prévenu n'est pas préjudicielle au jugement de la contravention; cette question, si elle était décidée en sa faveur, ne pourrait*

que se résoudre en une indemnité. — Décidé qu'il y avait lieu de réduire à 300 francs l'amende de 500 francs prononcée par le conseil de préfecture. — En matière de grande voirie, l'administration peut-elle demander que les contrevenants soient condamnés aux dépens de l'instance? (Résolu implicitement par la négative.) (*).

Cette affaire se rattache à celle qui a donné lieu à la décision du tribunal des conflits du 15 mars 1850, rapportée au vol. X, p. 551 de la 2ᵉ série.

Le 12 janvier 1845, l'état a pris possession, par suite d'un consentement amiable donné par les époux Ajasson de Grandsagne, de diverses parcelles de terrains comprises dans les plans parcellaires qui avaient été dressés en exécution du titre II de la loi du 3 mai 1841. L'une de ces parcelles fut affectée par l'administration à l'établissement d'un cavalier sur la rive droite du chemin de fer de Vierzon à Châteauroux.

Dans l'acte de vente qui fut dressé, le 4 novembre 1845, pour fixer le prix de cette cession, fut insérée une clause qui réservait au sieur Ajasson la propriété du cavalier dont il s'agit sous certaines conditions. Mais l'administration supérieure, dont l'homologation était nécessaire pour l'exécution du contrat de vente, refusa, par décision du 8 mars 1847, de donner son approbation à cette clause.

Cependant un procès-verbal, dressé le 19 novembre 1847, a constaté que le sieur Ajasson avait enlevé des marnes faisant partie du cavalier sus-désigné, et que, de plus, il avait arraché, sur une longueur de 6ᵐ.16, la haie d'échalas limitant le chemin de fer, et l'avait fait remplacer par deux parties de haies sèches et une porte de 2ᵐ.70 d'ouverture avec poteaux fermée par un cadenas.

Cette entreprise a donné lieu, contre le sieur Ajasson, à une double poursuite : 1° devant le tribunal correctionnel pour bris de clôture (art. 456 du Code pénal) ; 2° devant le conseil de préfecture pour contravention aux lois et règlements sur la grande voirie.

La première instance a donné naissance à un procès civil entre le sieur Ajasson et l'état, devant le tribunal de Bourges, relativement à la propriété du cavalier litigieux. C'est à l'occasion du jugement rendu par ce tribunal qu'est intervenue la décision du tribunal des conflits du 15 mars 1850.

Le conseil de préfecture, saisi du procès-verbal de contravention du 19 novembre 1847, a, par arrêté du 29 décembre suivant, condamné le sieur Ajasson de Grandsagne : 1° à 500 francs d'amende et aux frais du procès-verbal ; 2° à 7 francs de dommages et intérêts pour réparation du dommage causé à la voie publique ; 3° et enfin, à rétablir dans les dix jours la clôture et les talus du cavalier.

Le sieur Ajasson de Grandsagne s'est pourvu contre cet arrêté :

(*) Cette solution résulte, dans l'espèce, du rejet du *surplus des conclusions* du ministre. *Voir* dans le même sens la décision *Pourteyron*, ci-dessus, page 488.

1° Pour incompétence, en ce que le fait qui lui était reproché ne pouvait constituer que le délit de bris de clôture privée, prévu par l'article 456 du Code pénal, et non une contravention de grande voirie. En effet, disait-il, le cavalier litigieux se trouve à plus de 8 mètres du chemin de fer, il n'en forme donc pas une partie intégrante; de plus, une simple clôture en échalas ne peut être considérée comme un de ces ouvrages d'art dont il est question dans l'article 2 de la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer; enfin, la maxime *non bis in idem* ne permet pas d'appliquer plusieurs peines à un même délit, et, dès lors, les poursuites dirigées contre le requérant devant le tribunal correctionnel ne permettaient pas au conseil de préfecture de statuer sur un fait dont l'autorité judiciaire était déjà saisie.

2° Pour refus de sursis et de renvoi aux tribunaux ordinaires de la question préjudicielle de propriété élevée par l'exposant.

3° Pour application d'une amende arbitraire; attendu que la contravention reprochée au requérant, en la supposant établie, ne devrait être punie que d'une amende de 16 francs à 300 francs, aux termes de l'article 11 de la loi du 15 juillet 1845.

Le ministre des travaux publics a combattu le pourvoi par des motifs qu'il est inutile de reproduire ici dans leurs détails, attendu qu'ils se trouvent consignés dans la décision du conseil d'état. Il a fait observer notamment que le cavalier dont il s'agit était une dépendance très-importante du chemin de fer; qu'il était compris dans les clôtures générales dudit chemin, et que le terrain sur lequel il était établi avait figuré dans les plans parcellaires soumis à l'enquête et dans l'arrêté d'occupation pris par le préfet; qu'il s'agissait donc bien dans l'espèce d'une dégradation causée à un ouvrage dépendant d'une route, contravention prévue par l'article 4 de l'arrêt du conseil du 4 août 1731; et dont la répression est attribuée au conseil de préfecture par la loi du 29 floréal an X et l'article 9 du décret du 16 décembre 1811; que l'expression d'*ouvrages d'art* de l'article 2 de la loi de 1845 n'était pas limitative, mais simplement énonciative, et s'appliquait à tous les ouvrages incorporés au sol des routes, aux garde-corps en bois, par exemple, aussi bien qu'aux ponceaux et viaducs. A l'égard de la peine encourue, le ministre a pensé que l'amende de 500 francs prononcée par l'arrêt de 1731 n'était plus applicable depuis la promulgation de la loi du 15 juillet 1845 (art. 11, § 2), et que le conseil de préfecture ne pouvait, dès lors, prononcer contre le sieur Ajasson qu'une amende de 300 francs. Il a conclu sur ce dernier chef seulement à l'annulation de l'arrêté du conseil de préfecture. En même temps, il a demandé que le sieur Ajasson fût condamné aux dépens de l'instance engagée devant le conseil d'état.

A l'audience du conseil d'état, le commissaire du gouvernement a présenté des observations tendantes au rejet du pourvoi du sieur Ajasson de Grandsagne. Contrairement à l'opinion exprimée par le ministre, il a été d'avis que le conseil de préfecture avait fait une juste application de l'amende de 500 fr. prononcée par l'arrêt de 1731, les amendes de 16 à 300 francs, édictées par l'article 11 de la loi de 1845, n'étant applicables, dans son opinion, qu'aux contraventions nouvelles, spéciales aux chemins de fer, prévues seulement

par les articles 3 et suivants de cette loi. A l'égard des dépens demandés par le ministre, M. le commissaire du gouvernement pense que ces dépens doivent être alloués par le conseil ; il lui paraît que si l'administration, agissant comme partie publique, n'y peut pas être personnellement condamnée en cette matière, rien ne s'oppose à ce qu'elle y fasse condamner les prévenus, ainsi que le fait le ministère public en matière criminelle ordinaire.

Le conseil d'état a rendu la décision suivante :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, l'arrêt du conseil du 4 août 1731, la loi du 29 floréal an X, le décret du 16 décembre 1811, la loi du 23 mars 1842 ;

En ce qui touche la compétence des conseils de préfecture :

Considérant que l'article 2 de la loi du 15 juillet 1845 déclare applicables aux chemins de fer les lois et règlements de la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art dépendant des routes; que l'article 11 de la même loi porte que les contraventions seront constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie, sans préjudice, s'il y a lieu, des peines édictées au Code pénal ;

Considérant qu'un procès-verbal ayant été dressé contre le sieur Ajasson de Grandsagne pour contravention commise dans les dépendances du chemin de fer de Vierzon à Châteauroux, il appartenait au conseil de préfecture de statuer sur cette contravention, et que les poursuites correctionnelles exercées, aux termes du Code pénal, pour délit de bris de clôture, ne pouvaient faire obstacle à sa compétence ;

En ce qui touche le grief tiré du refus de surseoir et de renvoyer aux tribunaux ordinaires la question de propriété élevée par l'exposant :

Considérant que l'exception de propriété tirée par le sieur Ajasson de la réserve insérée à la fin de l'acte de vente du 4 novembre 1845 (réserve qui d'ailleurs n'a pas été approuvée par l'autorité supérieure) ne faisait pas obstacle à ce qu'il fût statué sur la contravention qui lui était reprochée, sauf à lui à porter devant qui de droit la question de propriété, qui, si elle était décidée en sa faveur, ne pouvait que se résoudre en une indemnité ;

Au fond :

Considérant qu'il résulte du procès-verbal en date du 18 novembre 1847 que le sieur Ajasson de Grandsagne a enlevé des marnes faisant partie du cavalier existant à droite de l'axe du chemin de fer, près du profil 35; que, de plus, il a arraché, sur une longueur

de 6m.16, la haie d'échalas établie par l'administration sur le cavalier, et qu'il l'a remplacée par deux parties de haies sèches et une porte de 2m.70 d'ouverture, avec poteaux, fermée d'un cadenas;

Considérant qu'il est établi par l'instruction que le cavalier dégradé par le sieur Ajasson était incorporé au chemin de fer depuis le 12 janvier 1845, et rentrait, dès lors, dans la catégorie des ouvrages dépendant des grandes routes; qu'ainsi cette dégradation constituait une contravention de grande voirie, et que c'est avec raison que le conseil de préfecture a prononcé contre le sieur Ajasson les condamnations qui font l'objet de son recours;

Considérant néanmoins, *en ce qui touche l'amende*, qu'il y a lieu de la réduire à 300 francs;

Art. 1er. L'amende prononcée par l'arrêté du conseil de préfecture du Cher, en date du 29 décembre 1847, contre le sieur Ajasson de Grandsagne, est réduite à 300 francs.

2. Ledit arrêté est réformé en ce qu'il a de contraire à la présente décision.

3. Le surplus des conclusions du sieur Ajasson de Grandsagne et du ministre des travaux publics est rejeté.

(N° 132)

[9 août 1851.]

Cours d'eau non navigables; curage; rédaction des plans et projets; honoraires; recouvrement; compétence. — (Bryon.) — *Les frais et les honoraires qui peuvent être dus pour la rédaction des plans et projets relatifs au curage des rivières non navigables forment une partie intégrante des frais des travaux dudit curage. — Dès lors, il appartient au conseil de préfecture de connaître de la demande en payement de ces honoraires formée par le rédacteur desdits plans, contre les propriétaires riverains, sur le refus de l'administration de dresser un rôle de répartition de cette dépense.*

(Extrait du recueil des arrêts de MM. Lebon et Gauté.)

Le préfet des Vosges ayant, par un arrêté du 2 avril 1842, chargé le sieur Bryon, géomètre à Lamarche, de dresser les plans et devis des travaux à exécuter pour le curage de la rivière de Mouzon dans la traverse des com-

munes de Neufchâteau, Rebeuville, Circourt et Pompierre, celui-ci, après l'accomplissement de sa mission, a réclamé pour honoraires une somme de 2 382 francs. Par arrêté du 22 janvier 1846, le conseil de préfecture des Vosges a réglé les honoraires réclamés à la somme de 2 228 francs, et a condamné les quatre communes ci-dessus désignées à en payer le montant au sieur Bryon, chacune dans des proportions déterminées. Mais cet arrêté, sur le pourvoi des communes, a été annulé par un décret du 1er août 1848, qui a déclaré la demande du sieur Bryon non recevable *en tant que dirigée contre les communes ci-dessus dénommées*, par le motif qu'il n'était justifié d'aucun fait, d'aucun engagement quelconque émané de ces communes, qui les obligeât à payer au sieur Bryon les honoraires par lui réclamés, et que ce dernier d'ailleurs n'excipait ni d'anciens règlements ni d'usages locaux qui eussent mis les frais de curage de la rivière de Mouzon à la charge des communes dont elle traverse le territoire.

A la suite de cette décision et sous la date du 2 avril 1850, le sieur Bryon a saisi le conseil de préfecture des Vosges d'une demande tendant à faire maintenir les honoraires que ce conseil lui avait accordés par son arrêté du 22 janvier 1846 pour le travail susmentionné, et à en faire ordonner le recouvrement par qui de droit, conformément à la loi du 14 floréal an XI. Par nouvel arrêté du 12 avril de la même année, le conseil de préfecture a déclaré le réclamant non recevable dans sa demande, sauf à lui à se pourvoir ainsi qu'il aviserait : le conseil s'est fondé, d'une part, sur ce que son arrêté du 22 janvier 1846 avait été annulé par le conseil d'état et devait être considéré comme non avenu; d'autre part, sur ce qu'il n'appartient pas au conseil de préfecture d'ordonner le recouvrement des frais de curage d'un cours d'eau, et qu'il ne pourrait que statuer sur les contestations auxquelles ce recouvrement donnerait lieu.

Pourvoi du sieur Bryon. Il s'efforce d'établir que sa nouvelle demande est recevable *en tant que dirigée contre les propriétaires riverains de la rivière de Mouzon*, et il conclut à ce qu'il plaise au conseil, annulant l'arrêté attaqué, ordonner que la somme de 2 228 francs, réclamée par le requérant à titre d'honoraires, sera répartie, au moyen d'un rôle dressé par le préfet, entre lesdits propriétaires riverains, et condamner ces mêmes propriétaires aux dépens, qui seront compris dans ce rôle.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu les lois des 14 floréal an XI et 16 septembre 1807;

Sur les conclusions tendant à l'annulation de l'arrêté attaqué:

Considérant que, s'il n'appartient qu'à l'administration d'établir les rôles de répartition des sommes nécessaires au payement des travaux de curage des canaux et rivières non navigables, le conseil de préfecture est, aux termes de l'article 4 de la loi du 14 floréal an XI, compétent pour connaître des contestations relatives à la confection desdits travaux;

Considérant que, dans l'espèce, la demande portée par le sieur Bryon devant le conseil de préfecture des Vosges tendait à obtenir le payement de la somme de 2 228 francs qu'il prétendait lui être due à titre d'honoraires des plans et projets par lui dressés, en vertu d'un arrêté du préfet du 2 avril 1842, pour le curage de la rivière de Mouzon, et à en faire ordonner le recouvrement par qui de droit, conformément à la loi du 14 floréal an XI;

Considérant que les frais et honoraires qui peuvent être dus pour la rédaction des plans et projets relatifs au curage des rivières non navigables forment une partie intégrante des frais des travaux dudit curage; que, dès lors, sur le refus qu'avait fait l'administration de dresser un rôle de répartition, entre les propriétaires riverains, de la somme réclamée par le sieur Bryon, la question de savoir si cette somme était due en tout ou en partie audit sieur Bryon par d'autres que les communes sur le recours desquelles est intervenu le décret susvisé du 1er août 1848, constituait une contestation relative à la confection des travaux, dont la connaissance appartenait au conseil de préfecture; qu'ainsi c'est à tort que la demande du sieur Bryon a été déclarée non recevable par l'arrêté attaqué;

Sur les conclusions tendant à ce qu'il soit ordonné que les 2 228 *francs réclamés par le requérant seront répartis au moyen d'un rôle dressé par le préfet entre les propriétaires riverains:*

Considérant qu'il n'a pas été prononcé par l'arrêté attaqué sur la question de savoir si la somme réclamée par le sieur Bryon lui est due en tout ou en partie, et par qui elle pourrait être due, et qu'en l'état, il n'y a lieu pour le conseil d'état d'y statuer directement;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture des Vosges, en date du 12 avril 1850, est annulé.

2. Le sieur Bryon est renvoyé devant le même conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra sur sa réclamation.

3. Le surplus des conclusions du sieur Bryon est rejeté.

(N° 133)

[13 août 1851.]

Cours d'eau non navigables; pente. — Moulins et usines; suppression de la force motrice; indemnité; compétence. — (Héritiers Rouxel.) — *La pente des cours d'eau, même non navigables ni*

flottables, n'est pas susceptible de propriété privée (*). — Dès lors la suppression de la force motrice d'une usine, par l'effet de travaux publics, constitue, non une expropriation, mais un simple dommage qu'il appartient au conseil de préfecture d'apprécier (**). — Les experts chargés de procéder à l'évaluation d'une indemnité de dommage doivent prêter serment, à peine de nullité de l'expertise.

La décision suivante a statué sur le pourvoi formé par les héritiers Rouxel contre un arrêté du conseil de préfecture du département des Côtes-du-Nord, en date du 22 novembre 1819, qui a fixé à 3500 francs l'indemnité à eux due par l'état pour la dépréciation, par suite de l'établissement du bassin à flot du Légué-Saint-Brieuc, du moulin de Rohannet, dont ils sont propriétaires. Ce pourvoi était fondé : 1° sur l'incompétence du conseil de préfecture, attendu qu'il s'agissait, dans l'espèce, d'une expropriation complète de la force motrice dont jouissait une usine; 2° sur l'omission de la prestation du serment par les experts.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII, 16 septembre 1807, 8 mars 1810, 7 juillet 1833 et 3 mai 1841 ;

Vu l'article 305 du Code de procédure;

Sur la compétence:

Considérant que la pente des cours d'eau, même non navigables ni flottables, n'est pas susceptible de propriété privée; qu'aux termes de la loi du 16 septembre 1807, toutes demandes d'indemnité pour expropriation totale ou partielle, ou pour dommages résultant de l'exécution de travaux publics, étaient soumises à l'appréciation du conseil de préfecture; que la loi du 8 mars 1810, applicable seulement, ainsi que cela résulte de ses articles 3, 6, 9, 16 et 25, aux expropriations proprement dites, n'a en rien modifié les dispositions de la loi du 16 septembre 1807 en ce qui concerne les questions de dommage, dont les conseils de préfecture ont dû continuer à connaître, quelle que fût d'ailleurs la nature, l'importance et la durée du dommage; que les lois des 7 juillet 1833 et 3 mai 1841, en changeant les conditions et les formes de l'expropriation pour

---

(*) Les arrêts de la cour de cassation, du 14 février 1833 et du 10 juin 1846, ont reconnu le même principe, 1re série, t. IV, page 311; 2e série, t. VI, page 305.

(**) *Voir* dans le même sens, les arrêts du conseil d'état du 17 mai 1844, *moulin d'Albarèdes*, et 17 décembre 1847, *héritiers Pinon*, 2e série, t. IV, page 311; t. VIII, page 23.

cause d'utilité publique, n'ont point étendu la limite de la compétence des tribunaux, ni enlevé aux conseils de préfecture la connaissance des difficultés sur lesquelles ils n'ont pas cessé de prononcer sous l'empire de la loi de 1810; qui si les articles 21 et 29 de la loi du 7 juillet 1833, et les articles 21, 22 et suivants, et l'article 39 de la loi du 3 mai 1841 règlent le mode de procéder à l'égard des citoyens pouvant exercer des droits immobiliers sur les biens fonds dont l'expropriation est requise, leur mise en cause et le règlement de l'indemnité à laquelle ils peuvent avoir droit n'ont lieu qu'accessoirement et comme conséquence nécessaire de l'acquisition du domaine plein et absolu; qu'il suit de là que, dans l'espèce, il appartient également au conseil de préfecture de connaître du dommage causé aux héritiers Rouxel par l'exécution des travaux publics qui ont entraîné la suppression de la force motrice du moulin de Rohannet, et de régler l'indemnité qui peut leur être due pour ce dommage;

Sur la régularité de l'expertise :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'il a été procédé à ladite expertise sans que les experts aient préalablement prêté le serment voulu par la loi;

Art. 1er. L'arrêté du conseil de préfecture du département des Côtes-du-Nord est annulé.

2. Les parties sont renvoyées devant le même conseil de préfecture, pour être statué ce qu'il appartiendra après qu'il aura été procédé à une expertise contradictoire dans la forme déterminée par les lois.

3. Les dépens sont compensés.

(N° 134)

[13 août 1851.]

Routes; indemnités dues à l'état par des riverains; arrêté préfectoral. — (Lallemant.) — ***L'arrêté par lequel le préfet ordonne une expertise pour faire régler l'indemnité due à l'état par des particuliers à raison du droit à eux concédé d'établir des constructions sur le mur de soutenement d'une route, constitue, non une décision, mais un simple acte d'instruction administra-***

tive. — Dès lors, cet arrêté n'est pas susceptible d'être attaqué par la voie contentieuse. — Il ne fait pas d'ailleurs obstacle à ce que les intéressés fassent valoir devant l'autorité compétente tous moyens qu'ils se croiraient fondés à opposer aux prétentions de l'administration.

Par décisions des 13 mai 1823 et 29 septembre 1828, l'administration a autorisé en principe, moyennant certaines conditions règlementaires, la cession par l'état aux propriétaires riverains de la route nationale n° 34, traverse de Saint-Mandé, des parties du mur de soutenement de la chaussée sur laquelle des constructions seraient appuyées. Aux termes de ces décisions, le prix du mur ou de la portion cédée doit être fixée, à chaque demande, par une expertise régulière.

Le 11 décembre 1850, le préfet de la Seine a pris un arrêté par lequel, considérant que les indemnités dues à l'état par les propriétaires susdésignés n'étaient pas encore réglées, et qu'il importait de prendre des mesures pour que ce règlement fût effectué dans le plus bref délai possible, il a, d'une part, ordonné qu'il serait procédé contradictoirement entre l'état et les propriétaires à l'évaluation desdites indemnités, et, d'autre part, mis les propriétaires en demeure de désigner dans les huit jours l'expert qu'ils entendaient choisir à cet effet, faute de quoi il serait procédé par l'expert seul de l'administration, pour ensuite être statué ce qu'il appartiendrait sur ladite expertise.

Le sieur Lallemant, un des propriétaires intéressés auxquels cet arrêté a été notifié, l'a déféré au conseil d'état comme entaché d'excès de pouvoir. Le requérant a soutenu, à l'appui de son pourvoi, qu'il s'agissait, dans l'espèce, de l'acquisition d'un mur mitoyen, laquelle devait être réglée d'après les dispositions de l'article 661 du Code civil, et que, dès lors, l'arrêté attaqué avait statué incompétemment sur une question d'indemnité et de servitude qui ressortissait exclusivement aux tribunaux civils.

Le pourvoi du sieur Lallemant a été rejeté par la décision suivante :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu les requêtes sommaire et ampliative présentées au nom du sieur Lallemant, avocat et propriétaire riverain de la route nationale n° 34, dans la traverse de Saint-Mandé; tendant à ce qu'il plaise au conseil : annuler pour incompétence et excès de pouvoir un arrêté du préfet de la Seine, en date du 11 décembre 1850, ordonnant de procéder à l'estimation par experts des parties du mur de soutenement de la route nationale sus-énoncée, sur lesquelles sont appuyées des constructions appartenant audit sieur Lallemant, et condamner l'administration aux dépens;

Considérant que l'arrêté du préfet de la Seine, en date du 11 décembre 1850 ne constitue pas une décision et n'est qu'un acte d'instruction administrative, lequel n'est pas susceptible d'être attaqué

par la voie contentieuse et ne fait pas d'ailleurs obstacle à ce que le sieur Lallemant fasse valoir devant l'autorité compétente tous moyens qu'il se croira fondé à opposer aux prétentions de l'administration.

Art. 1er. La requête du sieur Lallemant est rejetée.

A la date du même jour, plusieurs décisions semblables ont rejeté les pourvois de divers propriétaires contre l'arrêté du préfet de la Seine, du 11 décembre 1850.

(N° 135)

[12 août 1851.]

Concessions; sous-traités; travaux imprévus; chose jugée. — (Compagnie des canaux des Étangs.) — *Les traités passés entre un concessionnaire de travaux publics et un sous-entrepreneur relativement à l'exécution de tout ou partie des ouvrages concédés, ne sauraient modifier la position de la compagnie vis-à-vis de l'état. — L'état n'est pas tenu dès lors, de plein droit, de garantir la compagnie des condamnations prononcées contre elle au profit du sous-entrepreneur, à raison de travaux que l'autorité judiciaire a considérés comme imprévus et en dehors de la concession. — Les réclamations formées au sujet desdits travaux, par la compagnie contre l'état, devant l'autorité administrative, doivent être examinées en elles-mêmes, abstraction faite des condamnations dont il s'agit. — Un concessionnaire de travaux publics n'est pas admissible à exciper des omissions ou erreurs d'évaluation commises dans des détails estimatifs auxquels son traité ne se réfère pas, pour réclamer le payement de travaux qui sont la conséquence des prescriptions du devis. — Indemnité réclamée pour des ouvrages effectués autrement que ne le prescrivait le devis; rejet pour défaut de justification d'un ordre écrit des ingénieurs. — Indemnité réclamée pour les dépenses occasionnées à la compagnie par l'exécution de certains travaux que l'état avait pris à sa charge; renvoi des parties devant l'administration pour faire procéder au règlement de ladite indemnité.*

Par un traité du 22 janvier 1822, le gouvernement a concédé à la com-

pagnie Usquin la jouissance, pendant vingt-neuf ans et neuf mois des canaux des Étangs, à charge par elle de construire un canal latéral à l'étang de Mauguio et de restaurer les canaux qui relient cet étang au port de Cette et à l'étang de Thau.

Le 12 février de la même année, le sieur Usquin a passé avec le général Solignac un traité, en vertu duquel ce dernier s'engageait à exécuter à forfait, moyennant le payement d'une somme fixe de 1 500 000 francs, tous les travaux dont la compagnie était tenue par son traité de concession, sauf le canal d'embranchement de Lunel qui restait à la charge de la compagnie.

Les travaux ont été reçus les 30 octobre 1830 et 16 mai 1836; le procès-verbal de cette dernière réception renfermait plusieurs réserves de la part de l'administration à raison de travaux restant à exécuter.

Par exploit du 18 novembre 1838, le général Solignac fit assigner la compagnie devant le tribunal civil de Montpellier en payement d'une somme de 1 398 457 francs ou de toute autre somme due pour le montant des travaux extraordinaires qu'il prétendait avoir exécutés par ordre et pour le compte de la société, en sus des travaux prévus par son marché. Cette instance a donné lieu à plusieurs décisions judiciaires qui ont repoussé les diverses exceptions présentées par la compagnie, soit pour décliner la compétence des tribunaux ordinaires, soit appeler l'état en garantie. Elle s'est terminée par un arrêt de la cour de Montpellier du 22 février 1845 qui a condamné la compagnie Usquin à payer au général Solignac une somme totale de 304 735f.34.

Avant que cet arrêt ne fût rendu, la compagnie concessionnaire avait porté devant le conseil de préfecture de l'Hérault, une demande tendant à faire condamner l'état à lui rembourser le montant des travaux extraordinaires exécutés au canal des Étangs, tel qu'il serait définitivement fixé par la cour royale de Montpellier.

Le conseil de préfecture repoussa cette demande par un arrêté du 20 novembre 1844, motivé sur ce que le traité du 22 janvier 1822 entre l'état et la compagnie était un traité à forfait aux risques et périls de la compagnie, dont les charges étaient l'exécution de certains travaux stipulés, et les avantages la perception de certains droits de péage, sans aucune appréciation des sommes, soit quant aux dépenses à faire, soit quant aux revenus concédés, et sur ce que le sieur Usquin n'étant point entrepreneur mais concessionnaire, il avait dû faire à ses risques et périls tous les ouvrages indiqués par les projets quelles qu'aient été ou aient pu être d'ailleurs les erreurs commises dans les évaluations des prix, la nature des terrains et même dans les métrés.

La compagnie concessionnaire des canaux des Étangs s'est pourvue devant le conseil d'état contre cet arrêté. Elle a soutenu à l'appui de son pourvoi, que les deux traités passés d'une part entre l'état et la compagnie, de l'autre entre la compagnie et le général Solignac, étaient corrélatifs; que la subrogation du sous-traitant aux droits et obligations de la compagnie concessionnaire était complète, et qu'ainsi de tous les travaux alloués au général Solignac comme extraordinaires et en dehors du devis, il n'en était pas un seul qui ne dût servir de base à une action récursoire de la compagnie contre l'état.

Le ministre des travaux publics, dans les observations qu'il a présentées contre ce pourvoi, a fait remarquer que la situation de l'état vis-à-vis de la compagnie ne pouvait être modifiée en aucune manière par le sous-traité intervenu entre cette dernière et l'entrepreneur des travaux, et qu'il y avait lieu dès lors de repousser toute corrélation entre les deux instances engagées par la compagnie d'une part avec le général Solignac, de l'autre avec l'état. Après avoir examiné successivement les différents chefs de réclamation présentés, au fond, par la compagnie requérante, le ministre a conclu au rejet du pourvoi dans toutes ses parties.

Le conseil d'état a rendu la décision suivante :

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la loi du 5 août 1821, ensemble le cahier des charges, en date du 4 janvier 1821, annexé à ladite loi;

Vu le traité passé le 22 janvier 1822, entre le directeur général des ponts et chaussées et le sieur Usquin, pour la restauration du canal des Étangs et la construction du canal latéral à l'étang de Mauguio;

Vu l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que, par le traité du 22 janvier 1822, le sieur Usquin, aux droits duquel se trouve aujourd'hui la compagnie de ce nom, s'est engagé envers l'état, moyennant la concession à lui faite, pour vingt-neuf ans et neuf mois, des droits de navigation énoncés audit traité : 1° à ouvrir et terminer à ses frais le canal latéral à l'étang de Mauguio et l'embranchement de ce canal sur celui de Lunel; 2° à curer et restaurer, conformément aux devis approuvés, les canaux se dirigeant de l'étang de Mauguio à celui de Thau et au port de Cette; 3° enfin à entretenir pendant toute la durée de sa concession les divers canaux susmentionnés;

Considérant que l'administration est demeurée étrangère aux sous-traités que le concessionnaire a pu passer avec des tiers pour l'exécution de tout ou partie des travaux à sa charge, et aux débats qui se sont élevés à ce sujet entre la compagnie Usquin et les sous-traitants; que l'état ne saurait, dès lors, être tenu à garantir la compagnie des condamnations qui ont pu être prononcées contre elle en vertu desdits sous-traités, et que les réclamations par elle formées doivent être examinées en elles-mêmes, pour ce qu'elles sont, abstraction faite des débats et condamnations dont il s'agit, et seulement au vu des obligations et des droits résultant pour la compagnie ou contre elle du traité passé entre l'état et le sieur Usquin;

En ce qui touche les réclamations relatives : 1° aux rochers ex-

traits près de Frontignan ; 2° aux rochers extraits loin de Frontignan ; 3° aux colonnettes ; 4° à l'extraction du tuf au pont de la Darce ; 5° aux travaux exécutés au Grau-du-Lez ; 6° aux travaux effectués à la roubine de Vic ; 7° aux déblais faits au Grau-de-Sérols ; 8° à la reconstruction des murs de quai du port de Cette ; 9° aux travaux aux abords du pont de la Darce :

Considérant que toutes ces réclamations tendent à obtenir de l'état le payement des travaux effectués par la compagnie et dont l'exécution, suivant elle, n'aurait pas fait partie de ses obligations, leur évaluation ayant été omise ou mal calculée dans les détails estimatifs des dépenses à faire pour l'exécution des ouvrages mis à sa charge par le traité ;

Considérant qu'à l'égard des charges comme des avantages qui pouvaient en résulter pour le concessionnaire, le traité du 22 janvier 1822 constituait essentiellement un marché à forfait ; qu'il comprenait en effet, d'une part, l'obligation d'effectuer tous les travaux quels qu'ils fussent, prévus ou non prévus, qui seraient nécessaires pour l'exécution des projets décrits aux devis de l'entreprise, comme il assurait, d'une autre part, au concessionnaire, la perception, quelle que pût devenir son importance, des droits établis sur les canaux qui faisaient l'objet de la concession, et que la compagnie ne saurait être admise à exciper des omissions ou erreurs d'évaluation commises dans des détails estimatifs auxquels son traité ne se réfère pas, pour réclamer de l'état le payement de travaux qui, comme ceux de l'espèce, n'étaient que la conséquence des prescriptions des devis ;

En ce qui touche les réclamations de deux sommes de 15 204 fr. et 12 000 fr. pour enlèvement de sables amenés dans le canal par la rivière du Lez :

Considérant que la compagnie était tenue d'entretenir le canal à la profondeur déterminée par les devis ; qu'elle était également chargée par son traité de la reconstruction du bassin circulaire destiné à préserver le canal des eaux troubles du Lez, et que les conséquences du retard apporté à cette reconstruction ne peuvent tomber à la charge de l'état ;

En ce qui touche la réclamation relative à une perte de bois approvisionné près du bassin du Lez :

Considérant que cette perte constitue un fait purement personnel à la compagnie et auquel l'état est complétement étranger ;

En ce qui touche les réclamations relatives à la construction de musoirs, ponts et ponceaux, et à l'établissement de perrés aux quais de la Bordigue :

Considérant que la compagnie ne justifie d'aucun ordre écrit des ingénieurs qui lui ait prescrit d'effectuer ces ouvrages autrement qu'ils étaient indiqués au devis, et qu'il résulte de l'instruction que, loin d'avoir été faits par ordre de l'administration, les changements dont il s'agit ont été opérés par la compagnie, la plupart dans son propre intérêt, quelques-uns même sans l'assentiment des ingénieurs;

En ce qui touche les atterrissements causés par le Vidourle dans le canal latéral à l'étang de Mauguio et son embranchement sur le canal de Lunel:

Considérant que, par l'article 10 du traité de concession, la compagnie s'est engagée à verser aux mains de l'état une somme de 150 000 francs pour prix des avantages qu'elle devait recueillir de la nouvelle direction à donner au canal latéral et à son embranchement sur le canal de Lunel, et du système adopté pour la déviation du Vidourle, système qui devait mettre le canal latéral et son embranchement sur celui de Lunel à l'abri des eaux de ce torrent;

Considérant qu'en recevant cette somme, l'état s'est nécessairement engagé à faire jouir la compagnie de ces avantages;

Considérant que, si la compagnie a joui en effet de l'avantage qui devait résulter pour elle de la nouvelle direction donnée au canal latéral et à son embranchement, à savoir, une diminution notable dans les dépenses de construction et d'entretien ordinaire du canal et de son embranchement devenus moins longs de plusieurs kilomètres, il n'en a pas été de même en ce qui concerne l'avantage qu'elle devait recueillir sous le rapport de la dérivation des eaux du Vidourle; qu'il résulte, au contraire, de l'instruction, que les ouvrages construits par l'état pour cette dérivation ont été plusieurs fois détruits par les eaux de ce torrent, et que des ensablements considérables dans le canal latéral ou son embranchement ont été la suite de cette destruction;

Considérant que l'état, aux mains duquel la compagnie a versé la contribution énoncée au traité, n'ayant pas assuré la déviation du Vidourle sur laquelle la compagnie avait droit de compter, doit indemniser ladite compagnie des dépenses qu'elle a dû faire pour l'enlèvement des atterrissements causés par ce torrent, mais que, l'affaire n'étant pas en état sur le point de savoir à quelle somme ces dépenses peuvent s'élever, il y a lieu de renvoyer la compagnie devant l'administration, et, en cas de contestation, devant le conseil de préfecture, pour faire procéder au règlement de l'indemnité à laquelle elle a droit pour ledit enlèvement;

Art. 1er. L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du dé-

partement de l'Hérault, en date du 20 novembre 1844, est réformé en ce que ledit arrêté rejette la demande en indemnité formée par la compagnie des canaux des Étangs contre l'état à raison des dépenses qu'elle a dû faire pour l'enlèvement des atterrissements causés par la Vidourle dans le canal latéral à l'étang de Mauguio et son embranchement sur celui de Lunel.

2. Ladite compagnie est renvoyée devant l'administration, et, en cas de contestation, devant le conseil de préfecture, pour y faire procéder au règlement de l'indemnité à laquelle elle a droit à raison desdites dépenses, avec les intérêts à dater du 28 juin 1844, date de la demande qu'elle en a faite au conseil de préfecture.

3. La requête de la compagnie des canaux des Étangs est rejetée dans le surplus de ses conclusions.

(N° 136)

[13 août 1851.]

Procédure; délai du pourvoi. — (Costes.) — *Le pourvoi doit, à peine de déchéance, être formé dans les trois mois du jour où le requérant a eu pleine connaissance de la décision attaquée, et cette connaissance ne résulte pas uniquement d'une signification faite à la requête de la partie adverse. — Cette déchéance peut être appliquée d'office par le conseil d'état.*

Le sieur Costes, entrepreneur d'une partie de la route nationale n° 116 de Perpignan à Montlouis, s'est pourvu, le 9 janvier 1849, devant le conseil d'état contre un arrêté du conseil de préfecture des Pyrénées-Orientales, du 22 novembre 1847, signifié par le préfet au requérant le 13 octobre 1848, qui a rejeté sa demande en augmentation du prix fixé à 2f.84 par le sous-détail pour l'extraction du mètre cube de rocher. Ce pourvoi a été introduit dans les trois mois de la signification de l'arrêté attaqué, faite au sieur Costes par l'administration.

Le sieur Costes invoquait, à l'appui de son pourvoi, l'opinion des ingénieurs qui avaient reconnu l'insuffisance de ce prix et la promesse que lui avaient faite le préfet et l'ingénieur en chef d'en obtenir la révision. En présence de ces promesses, ajoutait le requérant, le conseil de préfecture ne pouvait appliquer l'article 11 des clauses et conditions générales qui interdit à l'entrepreneur toute réclamation à raison d'erreurs dans la composition des prix. Il demandait que le prix d'extraction du mètre cube de rocher fût élevé à 6f.04.

Le ministre, consulté, a fait observer, d'une part, que les promesses alléguées ne conféraient pas un droit au profit de l'entrepreneur, parce que ni l'ingénieur en chef ni le préfet n'avaient le pouvoir de modifier les conditions d'un marché approuvé par le ministre, et d'autre part, que ces fonctionnaires avaient été déliés de l'engagement moral qui résultait de leur promesse par une décision ministérielle du 10 août 1848, prescrivant aux ingénieurs de compter le mètre cube de rocher à raison de 3f.70, passibles du rabais de l'adjudication, ce qui produisait une augmentation de 23 110f.52 sur la somme portée au décompte. Par ces motifs, le ministre a conclu au rejet du pourvoi du sieur Costes.

Le conseil d'état a, en effet, prononcé ce rejet, mais par une fin de non-recevoir qu'il a appliquée d'office, et qui est tirée de la connaissance de l'arrêté attaqué, acquise par le requérant plus de trois mois avant la date de son pourvoi, bien que cette connaissance ne résultât pas d'une signification officielle de cet arrêté par l'administration.

Au nom du peuple français,

Le conseil d'état, section du contentieux,

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Vu l'article 11 du décret du 22 juillet 1806;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, dans une pétition adressée en mai 1848 au ministre des travaux publics, le sieur Costes se fondait sur les dispositions de l'arrêté du conseil de préfecture des Pyrénées-Orientales du 22 novembre 1847, pour réclamer une indemnité par la voie gracieuse; qu'ainsi, dès cette époque, il avait pleine connaissance dudit arrêté, et que plus de trois mois se sont écoulés depuis lors jusqu'à la date du pourvoi enregistré au secrétariat général du conseil d'état, le 9 janvier 1849; qu'en conséquence le sieur Costes a encouru la déchéance prononcée par l'article 11 du décret du 22 juillet 1806;

Art. 1er. La requête du sieur Costes est rejetée.

(N° 137)

[18 août 1851.]

Expropriation; *jury; composition*. — (Sausse.) — *La cour ou le tribunal chargé de choisir les jurés sur la liste dressée par le conseil général n'a pas le pouvoir de rectifier cette liste. Dès lors*

on ne peut attaquer la décision d'un jury formé d'après cette liste sous prétexte d'incapacité d'un juré qui aurait cessé d'être électeur (*).

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre civile.)

La cour;

Attendu que l'article 29 de la loi du 3 mai 1841 charge les conseils généraux de département de désigner, dans leur session annuelle, les personnes parmi lesquelles seront choisis, jusqu'à la session suivante ordinaire du conseil général, les membres des jurys spéciaux qui pourront être appelés à régler les indemnités dues par suite d'expropriation pour cause d'utilité publique; et que l'art. 30 charge la première chambre, soit de la cour d'appel, soit du tribunal du chef-lieu judiciaire, de choisir chaque jury spécial sur la liste ainsi dressée, en vertu de l'article 29;

Attendu qu'au nombre des articles dont la violation donne ouverture à cassation, l'article 42 a compris l'article 30, et n'a pas compris l'article 29;

Attendu que l'article 30 n'impose point à la cour d'appel ou au tribunal la mission, et ne leur confère pas le droit de rectifier et de réformer la liste dressée par le conseil général; qu'il se borne à leur enjoindre de choisir le jury spécial sur cette liste;

Attendu qu'il est constant et reconnu au procès que Mathias Jouve, choisi par la cour d'Aix pour faire partie du jury spécial, avait été porté sur la liste dressée pour l'année courante par le conseil général des Bouches-du-Rhône; qu'ainsi l'article 30 n'a point été violé;

Rejette, etc.

(*) *Voir* l'arrêt du 17 août 1847, *Pestiaux*, 2e série, t. VIII, page 81.

(N° 138)

[18 août 1851.]

École polytechnique. — Modification du titre VI de l'arrêté d'organisation du 11 *novembre* 1848 (passage d'une division à l'autre, et sortie de l'école).

Le président de la république,

Vu l'avis de la commission chargée des attributions du conseil de perfectionnement à l'école polytechnique ;

Sur le rapport du ministre de la guerre ;

Décrète :

Le titre VI de l'arrêté d'organisation de l'école polytechnique, en date du 11 novembre 1848 (*passage d'une division à l'autre, et sortie de l'école*), est modifié conformément au texte ci-après, qui sera le seul officiel à partir de la publication du présent décret :

Art. 1er. Chaque année, après la clôture des cours, les élèves subiront des examens.

Les examens de première année d'études ont pour but de constater si les élèves peuvent être admis au cours de la seconde année.

Les examens de seconde année ont pour objet de déterminer quels sont les élèves admissibles dans les services publics.

2. Les élèves de seconde année (1re division) déclareront, après leur dernier examen, à quel service public ils donnent la préférence, et subsidiairement dans quel ordre leur choix se porterait sur d'autres services.

3. Les matières sur lesquelles les élèves doivent être examinés seront distribuées de telle sorte qu'il y ait cinq examens dans chaque division.

Chacun des cinq examinateurs des élèves fera un examen de première division et un examen de seconde division.

4. Des délégués des services publics qui se recrutent à l'école seront chargés de suivre les examens de passage de la deuxième à la première division et les examens de sortie, à l'effet de constater si les tendances de l'enseignement, si le caractère et l'étendue de l'instruction acquise par les élèves répondent aux besoins, aux légitimes exigences des services publics.

Ces délégués seront au nombre de dix, savoir : deux de l'artillerie, deux du génie militaire, deux de la marine, deux des ponts et chaussées et deux des mines. Ils seront désignés par les ministres des départements auxquels ressortissent les services publics qu'ils ont mission de représenter.

5. Les membres des comités ou des conseils supérieurs des corps qui se recrutent à l'école polytechnique, les fonctionnaires, les officiers et les professeurs de l'école polytechnique et des écoles d'application, auront le droit d'assister aux examens subis par les élèves des deux divisions.

6 Chaque délégué des services publics suivra les examens passés par les élèves d'une même division devant le même examinateur.

La présence du délégué ou d'un suppléant, en cas d'empêchement, sera obligatoire et nécessaire à la validité de chaque examen.

Les délégués appelés à suivre en première et en deuxième division les examens d'un même examinateur, n'appartiendront pas au même service.

7. Les examinateurs seuls poseront les questions et détermineront les points de mérite d'après lesquels s'effectue le classement.

Par exception, il pourra être décidé par arrêté ministériel, sur la proposition du conseil de perfectionnement, que les examens sur quelques cours spéciaux d'application seront faits par des délégués des services publics.

8. Le ministre de la guerre déterminera, sur la proposition du conseil de perfectionnement, de quelle manière il sera procédé aux examens, et réglera les attributions respectives de l'examinateur et du délégué.

Il fixera également la proportion suivant laquelle chaque examen, chaque nature de travail et les notes données sur l'instruction des élèves pendant le cours de l'année scolaire, entreront pour leur classement sur les listes par ordre de mérite.

9. A la clôture des examens auxquels il aura assisté, chaque délégué relatera, dans un procès-verbal, les résultats généraux de ses observations.

En outre, il donnera des notes sur chacun des élèves et devra signaler tout élève qui ne lui paraîtrait pas réunir actuellement, ou devoir réunir, l'année suivante, toutes les conditions d'aptitude nécessaires au service que le délégué représente.

10. Le jury chargé d'établir, soit la liste de passage de la deuxième à la première division, soit la liste de classement dans les services publics, sera composé comme il suit :

Le général commandant l'école, président ;

Le commandant en second,

Le directeur des études,

Les cinq examinateurs des élèves,

Les cinq délégués des services publics ayant suivi les examens de la division,

Quatre membres du conseil de perfectionnement, désignés par le conseil, et choisis, deux parmi les membres militaires, et deux parmi les membres non militaires.

11. Le jury exclura de la liste de passage en première division et de la liste de sortie les élèves qui n'auraient pas satisfait à toutes les conditions d'instruction exigées par les règlements. Ces élèves seront rayés des contrôles de l'école, à moins qu'ils ne soient dans le cas de doubler une des deux années d'étude, par application de l'article 28 de l'arrêté d'organisation de l'école.

12. Le jury prononcera sur l'admissibilité ou l'inadmissibilité dans un, dans plusieurs ou dans la totalité des services publics, des élèves de première division qui auraient été signalés, par un ou par plusieurs délégués, comme ne paraissant pas réunir toutes les conditions d'aptitude nécessaires. Ne pourront, d'ailleurs, en aucun cas, être désignés pour les services militaires, les élèves reconnus atteints d'une infirmité qui les rendrait impropres à ces services.

13. Le jury sera également appelé à donner son avis sur l'aptitude présumée aux services publics, des élèves de la deuxième division jugés admissibles dans la première, et qui devront quitter l'école l'année suivante.

14. Les élèves de la première division déclarés par le jury inadmissibles dans les services publics ne seront point portés sur la liste de sortie déterminant le classement dans les divers services.

Ne seront point non plus portés sur cette liste, ceux des élèves déclarés inadmissibles dans quelques services, qui, par le rang qu'ils auraient à occuper sur la liste, ne seraient pas en position, par suite de l'application de l'article 16 ci-après, d'obtenir les seuls services dans lesquels ils eussent été admissibles.

Il sera délivré, sur leur demande, un certificat de capacité à ceux des élèves ainsi exclus de la liste de sortie, pour des causes étrangères au défaut d'instruction.

15. Les jugements rendus par le jury et portant exclusion de la liste de passage en première division ou de la liste de sortie seront définitifs et ne pourront être modifiés.

16. Les listes de classement par ordre de mérite étant établies, les élèves portés sur la liste de sortie seront répartis dans les divers

services, jusqu'à concurrence des places disponibles; ils seront désignés, suivant leur rang, pour le service qu'ils auront demandé, ou, à défaut de place dans ce service, pour celui qui aura été indiqué subsidiairement dans leur déclaration.

17. Avant la clôture définitive des opérations du jury, chacun des examinateurs présentera au jury un rapport détaillé sur l'ensemble des examens subis, devant lui, par les élèves de chaque division.

Les rapports des examinateurs, ainsi que les observations qu'ils auront pu suggérer aux délégués des services publics et aux autres membres du jury, seront transmis au conseil de perfectionnement et au ministre de la guerre.

18. Les ministres de la guerre, de la marine et des travaux publics, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

(N° 139)

[25 août 1851.]

Expropriation; enregistrement. — (Ville de Paris.) — *En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, l'exemption du droit d'enregistrement s'étend à la portion de l'immeuble non nécessaire aux travaux, mais acquise par l'administration sur la réquisition de l'exproprié en vertu de l'article* 50 *de la loi du* 3 *mai* 1841. — *Cette décision est applicable lors même que l'exproprié n'aurait fait connaître son intention d'abandonner la totalité de son immeuble que postérieurement au délai de quinzaine mentionné dans ledit article* 50.

(Extrait du recueil de MM. Devilleneuve et Carette.)

En 1846 et 1847, l'administration municipale de la ville de Paris a poursuivi, en vertu des autorisations qui lui avaient été accordées, l'expropriation pour cause d'utilité publique de diverses portions d'immeubles dont l'acquisition avait été reconnue nécessaire pour l'élargissement des rues François-Miron et des Mathurins-Saint-Jacques, et pour le prolongement des rues Grange-Batelière et de Crussol.

Devant le jury appelé à fixer le montant des indemnités, plusieurs propriétaires ont déclaré vouloir user du bénéfice de l'article 50 de la loi du 3 mai

1841, en cédant à la ville les portions de leurs immeubles, dont l'expropriation n'avait pas été autorisée, et, par suite de ces déclarations, le jury a fixé le montant des indemnités en proportion de la valeur de la totalité des immeubles.

Lors de l'enregistrement de ces décisions, le receveur, remarquant que les déclarations des propriétaires n'avaient pas été faites, conformément à l'article 50 de la loi du 3 mai 1841, dans la quinzaine de la notification des offres, a restreint l'application de l'article 58 de cette loi, qui exempte des droits d'enregistrement les actes nécessités par l'expropriation, aux portions d'immeubles nécessaires à la confection des travaux ; et il a perçu pour le surplus un droit de vente de 5 1/2 p. 100, qui s'est élevé en principal et décime à 9 680 francs.

La ville de Paris a réclamé contre cette perception, et elle a assigné l'administration devant le tribunal civil de la Seine, pour s'entendre condamner à la restituer.

15 novembre 1849, jugement qui ordonne cette restitution en ces termes :

« Attendu que l'article 58 de la loi du 3 mai 1841 dispose que les plans, procès-verbaux, certificats, significations, jugements, contrats, quittances et autres actes faits en vertu de la présente loi, seront visés pour timbre et enregistrés gratis, lorsqu'il y aura lieu à la formalite de l'enregistrement; que l'article 50 autorise le propriétaire, exproprié de partie seulement de son immeuble, à requérir que ledit immeuble soit acheté en entier; qu'à cet effet, aux termes dudit article, il doit faire une déclaration formelle de sa volonté au magistrat directeur du jury, dans les délais énoncés aux articles 24 et 27; qu'aucune disposition ne fait de cette dernière obligation une cause de déchéance, et que l'usage constant des magistrats directeurs du jury est, au contraire, d'admettre de semblables déclarations à l'audience, lorsque le jury est assemblé; que seulement, en conformité de l'article 40, ils condamnent aux dépens les expropriés en retard de se prononcer; qu'en cet état, on ne saurait considérer comme cession purement amiable, faite en dehors des nécessités de la contrainte de l'expropriation, l'abandon par le propriétaire de la portion qu'il pouvait retenir, abandon fait sans stipulation de prix, en laissant au jury le droit de déterminer l'indemnité qui doit en tenir lieu; que l'on doit, au contraire, admettre que, de la part de l'expropriant et de celle de l'exproprié, cette dépossession totale n'est acceptée et offerte que comme une conséquence forcée de l'expropriation à laquelle indissolublement elle se rattache, puisque, après la fixation de l'indemnité par le jury, dont les décisions ne peuvent être interprétées, toute ventilation serait impossible; qu'il y a donc absolue nécessité de faire application de l'article 58 à la partie non absolument nécessaire à l'exécution des travaux, comme à celle qui y avait été jugée nécessaire, dès que l'une et l'autre ont été définitivement confondues dans une seule et même évaluation d'indemnité; qu'en conséquence, aucuns droits de mutation n'ont pu être légitimement perçus sur icelles, et que ceux qui l'ont été doivent être restitués... »

Pourvoi en cassation par l'administration de l'enregistrement, pour fausse application de l'article 58 de la loi du 3 mai 1841, et violation des articles 4, 69, § 7, n° 1, de la loi du 22 frimaire an VII, et 52 de la loi du 28 avril 1816.

(Arrêt de la cour de cassation; chambre civile.)

La cour;

Attendu que l'article 58 de la loi du 3 mai 1841 déclare exempts des droits d'enregistrement tous les actes, sans exception, faits en vertu de ladite loi;

Attendu que, dans l'espèce, un jugement du tribunal civil de la Seine, rendu conformément aux articles 1 et 2 de la loi précitée, avait ordonné l'expropriation pour cause d'utilité publique de diverses portions d'immeubles appartenant aux propriétaires y dénommés, réclamée par la ville de Paris;

Attendu que la ville de Paris, procédant en conséquence de ce jugement, et conformément à la loi précitée, avait fait signifier ses offres auxdits propriétaires, et que c'est sur ces offres que plusieurs de ceux-ci, avant l'examen du jury d'expropriation, avaient déclaré vouloir user de la faculté à eux réservée par l'article 50 de ladite loi, d'abandonner la totalité de leurs immeubles;

Qu'à la vérité cette déclaration n'avait pas été faite dans les délais prescrits par cet article 50, qui se réfère sur ce point aux articles 15 et 24; mais qu'en admettant même que l'inobservation des délais ci-dessus pût permettre à une partie poursuivante de contester l'abandon total proposé par les propriétaires expropriés, il n'en résulterait pour elle qu'une fin de non-revoir que l'esprit de la loi, qui tend à concilier le respect des intérêts de la propriété privée avec les exigences de l'utilité publique, n'autoriserait pas à considérer comme étant d'ordre public, et que, dans l'espèce, la ville de Paris avait pu négliger, sans que rien fût changé dans le caractère de la procédure spéciale d'expropriation suivie à sa requête;

D'où la conséquence qu'aucune contestation n'ayant eu lieu de sa part sur la déclaration des propriétaires, et cette déclaration ayant d'ailleurs précédé la discussion des intérêts respectifs devant le jury, la décision qui s'en est suivie dans les formes de la loi, et qui a réglé l'indemnité pour la totalité des immeubles, a rempli le vœu de cette loi, et a dû être considérée comme rendue tout entière, en vertu de ladite loi, dans le sens de l'article 58 précité;

Attendu que de ce qui précède, il résulte que la gratuité de droits accordée par ledit article 58, §§ 1 et 2, était applicable pour le tout à la décision du jury et à l'ordonnance qui a suivi, comme à tous les autres actes de la procédure;

Attendu, en conséquence, qu'en ordonnant, dans l'espèce, la restitution des droits indûment perçus sur les portions d'immeubles

non comprises dans le jugement d'expropriation, le jugement attaqué a fait une juste application dudit article 58, et n'a violé aucune loi;

Rejette.

(N° 140)

[13 septembre 1851.]

Reconstruction du pont en maçonnerie de Saint-Sauveur sur le Cher (Indre-et-Loire), *route départementale* n° 10, *de Tours à Chinon.*

1° DÉCRET DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE (19 décembre 1850).

Un décret du président de la république, en date du 19 décembre 1850, a prescrit la reconstruction de ce pont, par voie d'adjudication publique, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-après et au rabais de la durée d'un péage fixé par le tarif annexé à ce décret.

2° CAHIER DES CHARGES.

Art. 1er. L'adjudicataire s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls et à terminer dans le délai de deux ans, à dater du jour où l'approbation de l'adjudication lui aura été notifiée, ou plus tôt, si faire se peut, tous les travaux nécessaires à la construction du pont de Saint-Sauveur sur le Cher, et de ses abords, pour le service de la route départementale n° 10, de Tours à Chinon.

Dispositions et dimensions générales. — Le nouveau pont sera établi au lieu et place du pont actuel en ruines, dit pont de Saint-Sauveur, de telle sorte que le devant de la culée nouvelle de la rive gauche soit exactement au même point que le devant de la culée actuelle.

La longueur du nouveau pont au-dessus des fondations sera de. .	152m.00
Savoir :	
Six arches de 20 mètres d'ouverture chacune.	120m.00
Cinq piles de 3 mètres d'épaisseur chacune au niveau de l'étiage.	15m.00
Longueur d'une culée avec murs en retour, 8m.50 et des deux culées.	17m.00
Longueur pareille.	152m.00

Cette longueur étant beaucoup moindre que celle du pont actuel, le demeurant des vieilles maçonneries servira de noyau à une levée en terre dont

les talus seront perreyés, et qui reliera la culée de droite à la levée latérale du Cher.

La largeur du pont entre les deux têtes, les culées exceptées, sera de 7m.40

Cette largeur se décompose ainsi :

Chaussée. 5m.00

Deux trottoirs de 1 mètre de largeur chacun. 2m.00

Deux parapets de 0m.30 d'épaisseur chacun mis en saillie de 0m.10 sur le nu des têtes, et à compter en conséquence pour 0m.20 chacun seulement, et ensemble. 0m.40

Largeur pareille. 7m.40

La largeur mesurée extérieurement aux parapets sera de. 7m.60

La saillie des culées au delà de chaque tête du pont est de 0m.50.

Ainsi le pont entre les têtes a, comme il est dit ci-dessus. 7m.40

Deux saillies de culées de 0m.50 chacune. 1m.00

Deux saillies de cordon de 0m.30 chacune. 0m.60

Total. 9m.00

Cette largeur de 9 mètres en couronne est celle de la levée qui rattache le pont à la rive droite.

La chaussée et les trottoirs seront en dos d'âne et auront une pente de 0m.01 par mètre pour faciliter l'écoulement des eaux et un raccordement plus facile avec les routes aux abords.

Le raccordement avec la levée à droite a lieu par une inclinaison de 0m.025 par mètre, et avec la route n° 10, à gauche, par une pente de 0m.04 par mètre.

La hauteur depuis l'étiage jusqu'au-dessus du cordon ou niveau du trottoir au droit de la pile du milieu sera de. 8m.675

Savoir :

De l'étiage ou niveau supérieur des fondations jusqu'au niveau supérieur de la pile du milieu. 4m.650

Du dessus de la pile au cordon. 3m.525

Hauteur du cordon. 0m.500

Hauteur pareille. 8m.675

Levée en prolongement du pont. — La levée en terre reliant la nouvelle culée de droite à la levée latérale au Cher (même rive) aura pour noyau le restant des anciennes maçonneries.

Les talus de cette levée inclinés à 1m.50 de base pour un de hauteur se raccorderont à la culée par des cônes à base elliptique et se joindront par des courbes à la levée latérale.

Ils seront perreyés sur toute leur hauteur.

Cette levée aura en couronne une largeur totale de. 9m.00

Savoir :

Pour chaussée empierrée. 5m.00

Deux trottoirs en blocage, avec bordures provenant de matériaux de démolition, de chacun 1m.40. . . . . 2m.80

Deux parapets en matériaux de démolition de 0m.70 de hauteur et de 0m.30 d'épaisseur chacun. 0m.60

Distance de chaque parapet à l'arête du talus 0m.30, et pour les deux côtés. 0m.60

Largeur pareille. 9m.00

(Suit le devis détaillé des travaux, devis qu'il est inutile de reproduire, parce que les détails d'exécution de cette nature ne sont pas habituellement consignés dans les cahiers des charges des travaux exécutés par des concessionnaires de péage.)

2. Les travaux seront exécutés conformément à la description détaillée comprise dans l'article qui précède, et conformément à la feuille de dessin ci-annexée, présentée par l'ingénieur en chef du département, à la date du 28 juin 1850, et dressée conformément aux modifications prescrites par la lettre de M. le ministre des travaux publics, du 22 avril 1850.

Toutes les mesures à prendre et tous les frais à faire en épuisements, batardeaux et travaux quelconques pour la construction du pont et de ses abords seront entièrement à la charge de l'adjudicataire.

Dans aucun cas, l'adjudicataire ne pourra se prévaloir du montant de la dépense, à quelque taux qu'elle s'élève, pour réclamer aucune espèce d'indemnité.

Si l'adjudicataire n'a pas commencé les travaux dans le délai de trois mois, à dater du jour où l'approbation de l'adjudication lui aura été notifiée, il encourra de plein droit la déchéance, sans qu'il soit besoin d'aucune signification de mise en demeure.

Dans le cours des travaux, l'adjudicataire aura la faculté de proposer les changements que l'expérience lui suggérera, mais il ne pourra les opérer que sous l'autorisation préalable de l'administration supérieure.

L'adjudicataire s'engage, d'ailleurs, expressément à n'employer que des matériaux de bonne qualité, et à se conformer à toutes les règles d'une construction solide. Il lui est spécialement interdit de placer des bois dans le corps ou sous la base des massifs de maçonnerie, si ce n'est au-dessous de l'étiage et suivant les dispositions de la feuille de dessin précitée.

3. Lorsque les travaux seront achevés, et avant que le public soit mis en jouissance du passage, il sera procédé à la réception du pont par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, qui dressera procès-verbal de cette opération.

Sur le vu de ce procès-verbal, et dans le cas où tous les ouvrages à la charge de l'adjudicataire seraient reconnus recevables, le préfet autorisera l'ouverture du pont et celle de la perception des droits de péage.

4. Le pont, ses abords et tous les ouvrages, quels qu'ils soient, qui auront été exécutés par l'adjudicataire, seront constamment entretenus en bon

état dans toutes leurs parties. Les frais de toute nature, relatifs à cet objet, ainsi que ceux de construction première, et même, le cas échéant, de reconstruction, demeureront à la charge de l'adjudicataire.

L'entretien du pont consistera principalement à changer, au fur et à mesure des besoins, les pierres qui se dégraderaient à la surface des parements extérieurs, à enlever l'herbe qui croîtrait sur les saillies et autres parties des constructions, à faire les ragréments et rejointoiements nécessaires pour refermer les joints ouverts par une cause quelconque, de manière que les parements offrent constamment une surface unie et régulière; à entretenir en bon état l'asphalte de la chaussée et des trottoirs et les enrochements des fondations. Pour la levée-route et les rampes d'abord, à maintenir la chaussée en bon état, sans flaches ni rouages, avec l'épaisseur et le bombement prescrits, ainsi que les enrochements, perrés, trottoirs, parapets, etc.

Tous les ans, il sera fait une visite détaillée du pont et de ses abords; indépendamment de cette visite annuelle, des visites et des expériences pourront avoir lieu sur l'ordre du préfet, si un événement imprévu ou une circonstance quelconque faisait naître quelque crainte sur la solidité du pont ou la sûreté du passage.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront à la charge de l'adjudicataire. Ces frais seront réglés par le ministre des travaux publics, sur la proposition du préfet, et le concessionnaire sera tenu d'en verser le montant dans la caisse du receveur général pour être distribué à qui de droit.

5. L'adjudicataire sera tenu d'établir à ses frais, au moment où il mettra la main à l'œuvre, un passage provisoire à l'aide d'un bac et de bateaux en nombre suffisant pour assurer la facile circulation d'une rive à l'autre pendant toute la durée des travaux, ou à l'aide d'un pont provisoire.

Le passage aura lieu sur la ligne des rampes d'abordage d'aval du pont actuel. Dans le cas où les accès du bac seraient gênés par des bancs de sable, la traversée de ces obstacles sera établie et maintenue en bon état de viabilité par l'adjudicataire, sous la surveillance et d'après la direction immédiate de l'ingénieur.

Les droits à percevoir seront les mêmes que ceux fixés par le tarif du péage concédé.

Les mesures prescrites ci-dessus devront être prises également dans le cas où, pendant la durée de la concession, la circulation du pont serait interdite pour cause de travaux de réparation et d'entretien ou même de reconstruction.

Toutes les mesures à prendre et tous les frais à faire pour que le service de la navigation ne soit entravé que le moins possible, pendant la durée des travaux, seront entièrement à la charge de l'adjudicataire.

6. Si, pour l'établissement du pont et de ses abords, il est nécessaire d'acquérir des terrains ou bâtiments, et si l'adjudicataire ne s'accorde pas avec les propriétaires sur le prix de ces acquisitions, il sera substitué aux droits et obligations que le gouvernement tient de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de propriétés et pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront payées par l'adjudicataire, soit à l'amiable, soit sur le règlement qui en sera fait par le conseil de préfecture.

Tous les frais de bardage de matériaux, de fourniture, dressage et mise en place des machines et appareils nécessaires à ce bardage, les frais de location de chantiers et ateliers, et en général tous les faux frais de construction, seront à la charge de l'adjudicataire.

7. L'adjudicataire sera soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration, tant pour l'exécution et l'entretien des ouvrages que pour l'accomplissement des autres clauses énoncées dans le présent cahier des charges.

L'adjudicataire sera tenu d'élire dans le département un domicile auquel toutes significations lui seront régulièrement faites pour les actes qui se rattachent à son entreprise. A défaut d'élection de ce domicile, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture d'Indre-et-Loire.

8. Pour indemniser l'adjudicataire des dépenses qu'il s'engage à faire par les articles précédents et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le gouvernement lui concède, pour le laps de temps qui sera déterminé par l'adjudication à intervenir, le produit d'un péage dont la perception sera autorisée dès qu'il sera possible de livrer le passage du pont au public.

L'adjudicataire recevra en outre, à titre de subvention, sur les fonds du budget du département d'Indre-et-Loire, une somme de 23 914f.10 (*).

L'adjudication aura lieu au profit de celui des concurrents qui fera le plus fort rabais sur la durée du péage.

Cette durée sera comptée pour le concessionnaire, à dater du jour où le pont aura été livré au public.

Les frais de régie, de perception, d'administration et d'éclairage du pont seront à la charge de l'adjudicataire.

A l'expiration de la concession, le pont, ses abords, et tous les ouvrages, quels qu'ils soient, qui auront été construits par le concessionnaire, seront remis à l'administration en bon état d'entretien dans toutes leurs parties. Les terrains achetés des deniers du concessionnaire, pour l'établissement des abords, ne donneront lieu à aucune répétition de la part dudit concessionnaire.

9. Faute par le concessionnaire, après avoir été mis en demeure, d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 1er, et d'avoir rempli les diverses obligations qu'il contracte, il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement de ces mêmes travaux au moyen d'une adjudication nouvelle qu'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, et qui sera dévolue à celui des nouveaux

(*) Le montant de cette subvention a été augmenté de 60 000 francs par une décision ministérielle qui a alloué 40 000 francs sur les fonds de l'état et par une délibération du conseil général qui a accordé un supplément de subvention de 20 000 francs.

soumissionnaires qui offrira la plus forte somme desdits ouvrages, matériaux et terrains. Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La somme offerte par le nouvel adjudicataire sera remise au concessionnaire évincé, mais le cautionnement sera retenu à titre de dommages-intérêts.

Si le nouvel adjudicataire s'engage purement et simplement à poursuivre les travaux et à les achever à ses frais, risques et périls, sans mettre, d'ailleurs, aucun prix à tout ce qui aura été fait avant son entrée dans l'entreprise, le concessionnaire déchu se retirera sans pouvoir exercer aucune prétention quelconque, et, dans ce cas comme dans l'autre, il perdra tout droit sur le cautionnement.

Enfin, si, au lieu d'offrir une somme d'argent, l'adjudicataire nouveau réclame le concours de l'état dans les dépenses, le cautionnement sera employé à satisfaire à cette demande jusqu'à concurrence du montant qu'elle comprendra, et la portion qui ne recevra pas d'emploi sera retenue, comme dans les suppositions précédentes, au même titre de dommages-intérêts.

Les stipulations du présent article ne sont pas applicables au cas où la cessation des travaux et les retards apportés dans leur exécution proviendraient de force majeure.

10. Pour être admis à soumissionner, les concurrents devront, au préalable, avoir versé, soit à Paris, dans la caisse des dépôts et consignations, soit dans le département d'Indre-et-Loire, entre les mains du receveur général des finances, une somme de 10 000 francs en numéraire ou en inscriptions de rentes calculées au pair de création, conformément aux dispositions de l'ordonnance réglementaire du 19 juin 1825.

Si le dépôt en inscription de rentes est fait à Paris dans la caisse des dépôts et consignations, les soumissionnaires devront déclarer par écrit, sur les livres de cette caisse, qu'ils affectent le dépôt à la garantie de leur soumission, et que, à cet effet, et pour le cas où ils resteraient titulaires de l'adjudication, ils donnent à la caisse tout pouvoir de vendre, réaliser et signer le transport des rentes déposées, et d'en appliquer le montant conformément au présent cahier des charges.

Si le même dépôt est effectué dans la caisse du receveur général du département, les soumissionnaires devront signer un acte sur papier timbré, fait double entre eux et le receveur général, et par lequel ils affecteront le dépôt à la garantie de leur soumission, donnant au receveur général, pour les rentes départementales, et à l'agent judiciaire du trésor, pour les rentes directes, tout pouvoir de vendre, réaliser et transférer, ainsi qu'il vient d'être dit en ce qui concerne la caisse des dépôts et consignations.

Ce dépôt, qui deviendra, pour le soumissionnaire déclaré adjudicataire, le cautionnement de l'entreprise, ne lui sera rendu qu'après la réception définitive des travaux.

11. Les contestations qui pourraient s'élever entre l'administration et le concessionnaire, sur l'exécution ou l'interprétation des clauses et conditions du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département, sauf le recours au conseil d'état.

12. L'adjudication ne sera valable et définitive qu'après avoir été homologuée par le ministre des travaux publics.

3° ADJUDICATION.

Après deux tentatives infructueuses d'adjudication, l'entreprise a été soumissionnée, le 23 août 1851, par les frères Marchand, moyennant; 1° la concession des droits à percevoir sur le pont pendant vingt-neuf ans et six mois; 2° une subvention de 83 914f.10, dont 40 000 francs sur les fonds de l'état et 43 914f.10 sur ceux du département d'Indre-et-Loire.

Cette soumission a été définitivement acceptée par le ministre, le 13 septembre 1851.

(N° 141)

[3 octobre 1851.]

Grande et petite voirie; quai; contravention; cumul de peines. — (Lepage). — *Les dépôts faits sur un quai existant dans une commune, et prolongeant un chemin de halage, peuvent constituer une double contravention et donner lieu soit à une poursuite devant le tribunal de simple police, s'ils sont qualifiés de contraventions aux lois sur la police urbaine, soit à une poursuite devant le conseil de préfecture, s'ils sont qualifiés de contraventions aux lois et règlements sur la grande voirie.*

(ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION; chambre criminelle.)

La cour;

Sur le moyen proposé puisé dans la violation des articles 1 et 3 du titre 3 de la loi du 24 août 1790, et du n° 4 de l'article 471 du Code pénal;

Vu la loi du 24 août 1790, titre 11, articles 1 et 3, et l'article 471, n° 4 du Code pénal;

Vu aussi la loi du 29 floréal an X, relative aux contraventions en matière de grande voirie;

Attendu que de la combinaison des articles 1 et 3, titre 10, de la loi du 24 août 1790, et de l'article 471 du Code pénal, il résulte que tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques, a été confié à l'autorité des corps municipaux;

Que le maire a le droit de prendre des arrêtés et d'ordonner des mesures locales sur tous les objets confiés par les lois à sa vigilance et à son autorité;

Qu'enfin, c'est aux tribunaux de police municipale qu'il appartient de faire l'application des peines prononcées par le Code pénal pour infraction à ces règlements;

Attendu qu'on ne saurait voir dans la loi du 29 floréal an X aucune dérogation aux lois sur la police intérieure des villes, et que, loin que ses dispositions soient inconciliables, elles ont pour objet de faire cesser des encombrements nuisibles au bon état des routes et à la libre circulation dans les rues, les quais et les places des villes;

Attendu que les dépôts faits sur un quai existant dans une commune, et prolongeant un chemin de halage, peuvent constituer une double contravention et donner lieu soit à une poursuite devant le tribunal de simple police, s'ils sont qualifiés de contraventions aux lois sur la police urbaine, soit à une poursuite devant le conseil de préfecture, s'ils sont qualifiés de contraventions aux lois et règlements sur la grande voirie;

Attendu, en fait, que, par un procès-verbal dressé par le commissaire de police de la ville de Gray, le 11 juillet dernier, il a été constaté que Jean-Baptiste Lepage, déjà condamné pour ce même fait, avait déposé sur le quai neuf de la ville de Gray des sables par lui retirés du lit de la Saône; que ce fait reconnu par le jugement attaqué, et non dénié par l'inculpé, constituait l'infraction prévue par le n° 4 de l'article 471 du Code pénal, et nécessitait l'application de cet article, si ce dépôt était de nature à gêner la voie publique en empêchant ou diminuant la liberté du passage sur cette voie publique;

Que, néanmoins, le tribunal de simple police de Gray s'est déclaré incompétent en décidant que l'article 1er de la loi du 29 floréal an X attribuait, d'une manière absolue, à l'autorité administrative, la connaissance des contraventions de cette nature; en quoi le jugement attaqué a faussement appliqué l'article 1er de la loi du 29 floréal an X, et a formellement violé l'article 3, titre 11, de la loi du 24 août 1790, et l'article 471 du Code pénal;

Casse le jugement rendu par le tribunal de simple police de Gray, le 26 juillet dernier.

(N° 142)

PERSONNEL.

Promotions. — Décisions diverses. — Retraites.

1° PROMOTIONS.

Décret du président de la république du 25 février 1852.

M. Reibell (Félix-Jean-Baptiste), inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées, attaché au département de la marine, est élevé au grade d'inspecteur général.

Décret du président de la république du 25 mars 1852.

Vu le décret du 15 octobre 1851, portant organisation du corps des ponts et chaussées;

Vu la disposition de l'article 19 de ce décret qui conserve pendant cinq ans aux ingénieurs en congé illimité leurs droits à l'avancement;

M. Jullien, ingénieur en chef des ponts et chaussées de 1re classe, chargé de la direction du service du chemin de fer de Paris à Lyon, est élevé au grade d'inspecteur divisionnaire.

Décret du président de la république du 25 février 1852.

M. Maniel, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe, attaché au service du chemin de fer du Nord, est élevé au grade d'ingénieur en chef de 2e classe.

Décret du président de la république du 12 février 1852.

M. Jomand, élève ingénieur des ponts et chaussées de 1re classe, hors de concours, est nommé ingénieur ordinaire de 3e classe.

Il conservera parmi les élèves de sa promotion nommés ingénieurs par décret du 29 octobre dernier, le rang qui lui a été assigné dans le classement de sortie de l'école.

2° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêtés du ministre des travaux publics.

20 *février* 1852. — M. de Gasparin, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 1re classe, actuellement chargé du service de l'arron-

dissement d'Orange (Vaucluse) est mis, sur sa demande, en congé illimité pour raison de santé.

M. de Lander, ingénieur ordinaire de 3e classe, sera chargé du service de l'arrondissement d'Orange, en remplacement de M. de Gasparin.

20 *février* 1850. — M. Maniel, ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché au chemin de fer du Nord, est nommé professeur suppléant de construction, spécialement chargé du cours de chemin de fer à l'école des ponts et chaussées.

21 *février* 1852. — M. Collin, ingénieur en chef de 2e classe, actuellement chargé du service du canal de Bourgogne, sera chargé du service de la navigation de la Loire, 3e section, en remplacement de M. Coumes, appelé à une autre destination. M. Collin résidera à Orléans.

Idem. — M. Baumgarten, ingénieur en chef de 2e classe, actuellement chargé des travaux du Rhin et du service hydraulique dans les départements du Haut et Bas-Rhin, sera chargé du service du canal de Bourgogne, en remplacement de M. Collin. M. Baumgarten résidera à Dijon.

Idem. — M. Coumes (Jules), ingénieur en chef de 2e classe, actuellement chargé du service de la navigation de la Loire (3e section), sera chargé des travaux du Rhin et du service hydraulique dans les départements du Haut et du Bas-Rhin, en remplacement de M. Baumgarten.

M. Coumes restera chargé de l'achèvement de la carte de la Loire, qu'il a commencée d'après les instructions de l'administration.

Idem. — M. Grégoire, ingénieur ordinaire de 2e classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Brest, sera attaché au service des ports de commerce du département du Morbihan, en remplacement de M. Garet, ingénieur ordinaire de 3e classe, qui le remplacera lui-même dans son poste actuel.

26 *février* 1852. — M. Vernis, ingénieur ordinaire de 2e classe, actuellement attaché au service ordinaire du département du Doubs, est mis, sur sa demande, en congé illimité, et autorisé à passer au service de la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Dijon à Besançon.

Idem. — M. Duréault, ingénieur ordinaire, précédemment chargé du service de l'arrondissement de Pontarlier (Doubs), remplacera, à Besançon, M. Vernis.

La décision qui appelait M. Duréault dans le département de Saône-et-Loire est rapportée.

26 *février* 1852. — M. Breton (Philippe), ingénieur ordinaire de 1re classe, actuellement attaché au service hydraulique dans le département des Basses-Alpes, sera attaché au même service dans le département de l'Aube, en remplacement de M. Tavernier, appelé à une autre destination. M. Breton résidera à Carcassonne.

1er *mars* 1852. — M. Faraguet, ingénieur ordinaire de 1re classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Rodez (Aveyron), sera attaché au service de l'assainissement de la Sologne et au service hydraulique dans le département de Loir-et-Cher, en remplacement de M. Mondelet, qui recevra une autre destination. M. Faraguet résidera à Blois.

Idem. — M. Frémaux, ingénieur ordinaire de 2e classe, actuellement attaché au service hydraulique dans le département de la Marne, est mis, sur sa demande, en congé illimité, et autorisé à accepter la mission d'ingénieur de l'entreprise générale des travaux de canalisation de l'Èbre en Espagne.

2 *mars* 1852. — M. Montet, ingénieur en chef de 1re classe, actuellement chargé du service ordinaire du département de la Haute-Garonne, sera chargé du service des ports de commerce du département des Bouches-du-Rhône, en remplacement de M. Bergis, qui le remplacera lui-même dans son poste actuel.

3 *mars* 1852. — M. Thirion, ingénieur en chef de 1re classe, en congé illimité, est autorisé à passer au service de la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Lyon à Avignon.

5 *mars* 1852. — M. Cunit, ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché au service de la navigation et au service hydraulique dans le département de l'Isère, sera attaché au service hydraulique dans le département de la Marne, en remplacement de M. Frémaux.

6 *mars* 1852. — M. Bénard, ingénieur ordinaire de 1re classe, actuellement attaché au service ordinaire du département du Rhône, sera chargé du service de l'arrondissement de Charolles (Saône-et-Loire).

Idem. — M. Aynard, ingénieur ordinaire de 1re classe, précédemment attaché au service du chemin de fer de Paris à Lyon, sera attaché au service ordinaire du département du Rhône, en remplacement de M. Bénard.

8 *mars* 1852. — M. Nicolas, ingénieur ordinaire de 2e classe, précédemment attaché au service municipal de la ville de Paris, sera attaché au service de contrôle et de surveillance administrative des chemin de fer de Paris à Lyon, de Montereau à Troyes et des lignes d'embranchement Il résidera à Dijon.

M. Aynard, ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché au service ordinaire du département du Rhône, sera attaché au même service de contrôle et de surveillance administrative du chemin de fer de Lyon et de ses embranchements.

19 *mars* 1852. — M. Rolland de Ravel, ingénieur en chef de 2e classe, précédemment attaché aux travaux du chemin de fer de Lyon, sera chargé du service ordinaire du département de l'Ain, en remplacement de M. Meynard, actuellement en congé.

M. Gendarme, chargé de ce service par intérim, recevra une autre destination.

20 *mars* 1852. — M. Lefaivre, ingénieur ordinaire de 3e classe, actuellement en congé pour cause de santé, est mis, sur sa demande, en disponibilité.

23 *mars* 1852. — Le service d'arrondissement de navigation précédemment confié à M. le conducteur Demay, sera réuni aux attributions de M. Protche, ingénieur ordinaire, attaché au service du canal latéral.

Idem. — M. Amilhau, ingénieur ordinaire de 3e classe, actuellement en congé, sera chargé du service de l'arrondissement d'Ambert (Puy-de-Dôme), en remplacement de M. Nouton, précédemment appelé à une autre destination.

26 *mars* 1852. — M. Molard, ingénieur ordinaire de 1re classe, actuellement attaché au service de la 4e section du chemin de fer de Paris à Strasbourg, est mis, sur sa demande, en congé illimité, et autorisé à passer au service de la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Lyon à Avignon.

Idem. — M. Larivière, ingénieur ordinaire de 2e classe, présentement chargé du service de l'arrondissement de Sarrebourg, réunira à ses attributions le service du chemin de fer actuellement confié à M. Molard.

8 *avril* 1852. — M. Borel, ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché aux travaux du chemin de fer de Lyon à Avignon, est mis, sur sa demande, en congé illimité, et autorisé à passer au service de la compagnie concessionnaire de ce chemin de fer.

10 *avril* 1852. — M. Michelier, ingénieur ordinaire de 2e classe, actuellement attaché au service ordinaire du département des Hautes-Pyrénées, sera attaché au service hydraulique dans le même département, en remplacement de M. Montaut, qui le remplacera lui-même dans son poste actuel.

14 *avril* 1852. — M. Jordan (Joseph), ingénieur en chef de 2e classe, actuellement chargé du service ordinaire du département

de la Loire, sera chargé du contrôle des travaux du chemin de fer concédé de Lyon à Avignon.

Un ingénieur ordinaire sera désigné ultérieurement pour ce service.

M. Jordan résidera à Lyon.

14 avril 1852. — Il sera formé un service d'études pour les lignes de chemin de fer :

1° De Lyon à Chambéry et à Genève ;

2° De Marseille à Nice par Toulon.

M. Jordan (Joseph), déjà chargé du service de contrôle des travaux du chemin de fer de Lyon à Avignon, sera chargé de ce service pour lequel il aura sous ses ordres :

1° Études de la ligne de Lyon à Chambéry et à Genève :

MM. Aynard, ingénieur ordinaire de 1re classe,
Huet, ingénieur ordinaire de 3e classe.

2° Études de la ligne de Marseille à Nice :

MM. Gaduel, ingénieur ordinaire de 2e classe,
Warnod, ingénieur ordinaire de 3e classe.

M. Aynard conservera en outre le service de contrôle qui lui a été confié par décision du 8 mars.

Il sera remplacé dans le service ordinaire du département du Rhône.

M. Aynard conservera sa résidence à Lyon.

La résidence de M. Huet sera ultérieurement fixée.

M. Gaduel conservera en outre son service actuel d'arrondissement (service hydraulique) dans le département du Var.

La résidence de M. Warnod sera ultérieurement fixée.

Idem. — M. Delabarre-Duparcq, ingénieur ordinaire de 2e classe, actuellement chargé du service de l'arrondissement de Pont-Audemer (Eure), sera chargé du service de l'arrondissement de Pontoise (Seine-et-Oise), en remplacement de M. Ferrand (Jacques) qui recevra une autre destination.

3° RETRAITES.

Par décret du président de la république en date du 1er mars 1852, M. Fouache (Ernest), ingénieur en chef des ponts et chaussées de 1re classe, a été admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite.

(N° 143)

Classements de routes départementales. — Dates et extraits des décrets y relatifs.

7 *janvier* 1851. — Le chemin vicinal tendant du pont suspendu de Malemort sur la Durance à la route nationale n° 7, de Paris à Antibes, près le hameau de Pont-Royal, est et demeure classé au rang des routes départementales des Bouches-du-Rhône sous le n° 19 et la dénomination de route d'Aix à l'Isle.

30 *mai* 1851. — Le chemin du Cauze à Gémat est et demeure classé comme prolongement de la route départementale de Tarn-et-Garonne n° 18, laquelle prendra la dénomination de route de Condom à Toulouse, par Gémat et le Cauze.

Idem. — Le prolongement de la route départementale de Tarn-et-Garonne n° 21, de Montauban à Villemur, par la rive gauche du Tarn, est et demeure classé au rang des routes départementales de la Haute-Garonne, sous le n° 32 et la dénomination de route de Villemur à Montauban.

13 *juin* 1851. — La partie du chemin vicinal de Saint-Galmier à Chazelles-sur-Lyon, comprise entre la sortie de Saint-Galmier et Chazelles-sur-Lyon, est et demeure classée parmi les routes départementales de la Loire, comme annexe de la route n° 1, de Lyon à Montbrison.

Idem. — Le chemin de Villeurbane à Lyon, par le pont Lafayette, est et demeure classé parmi les routes départementales de l'Isère, sous la dénomination d'embranchement de la route départementale n° 12, de Morestel à Lyon.

25 *juillet* 1851. — Le chemin du Pouzin (Ardèche) à Allex est et demeure classé parmi les routes départementales de la Drôme, sous le même numéro et avec la même dénomination.

25 *juillet* 1851. — Art. 1er. Sont et demeurent classés parmi les routes départementales de la Seine, savoir :

Le chemin de grande communication dit du Transit, partant de la route nationale n° 20, à Montrouge, et aboutissant à la route nationale n° 13 à Neuilly; cette route prendra le n° 10 et la déno-

mination de route de Montrouge à Neuilly, par Vaugirard, Grenelle et Passy;

Le chemin partant de la caserne de Courbevoie et aboutissant à la route nationale n° 192 au territoire de Colombes, comme prolongement de la route départementale n° 8, qui prendra la dénomination de route de Neuilly à Bezons, par Courbevoie;

L'allée du bois de Boulogne, située entre la porte d'Auteuil et la porte de Boulogne, comme prolongement de la route départementale n° 29, qui prendra la dénomination de route de Paris à Boulogne, par Auteuil;

Le chemin de grande communication dit du Bord-de-l'Eau, partant de la route départementale n° 47, rue Grange-aux-Merciers, à Bercy, et aboutissant à la route nationale n° 5, dans Charenton, comme prolongement de la route départementale, n° 50, qui prendra la dénomination de route de Bercy à Saint-Maur, par Charenton;

Le chemin ouvert entre Châtenay et la rue Houdan, à Sceaux, comme prolongement de la route départementale n° 72, qui prendra la dénomination de route de Sceaux à la route nationale n° 186, par Châtenay;

Le chemin de grande communication, partant de la route nationale n° 3, au delà de Pantin, et aboutissant à Noisy-le-Sec, comme prolongement de la route départementale n° 77, qui prendra la dénomination de route de Paris à Villemonble, par Pantin et Noisy-le-Sec.

2. Sont et demeurent déclassées, savoir:

La route départementale n° 3, de Sèvres au bois de Boulogne, dite l'Avenue-des-Princes;

L'avenue de Madrid, entre Neuilly et le bois de Boulogne, dépenpendant de la route départementale n° 6;

La partie de la route départementale n° 7, de Neuilly-sur-Seine à Gennevilliers, qui réunit, dans Gennevilliers, les deux tronçons du chemin vicinal de Saint-Denis à Nanterre;

La route départementale n° 15, de Paris à Montmartre;

La route départementale n° 20, du Bourget à Garges, par Dugny;

La route départementale n° 25, de Paris à la voirie de Montfaucon;

La partie de la route départementale n° 26, de Paris à Noisy-le-Sec, par Belleville, dite rue Saint-Pierre, dans Romainville;

La route départementale n° 27, dite Chaussée-de-Ménilmontant, dans Belleville;

La partie de la route départementale n° 34, à Neuilly, dite l'Avenue de Sainte-Foy, et l'autre partie de la même route, dite rue du Château, jusqu'au point de rencontre de la route départementale n° 12;

La route départementale n° 38, du Bourget à Bondy, par Drancy;

La route départementale n° 61, dite du Faubourg-de-Sèvres, dans Vaugirard;

La partie de la route départementale n° 65, de Gentilly à Cachan, comprise entre la route départementale n° 56 et l'extrémité de la traverse de Cachan;

La route départementale n° 70, de Rungis à la route nationale n° 186;

Et la route départementale n° 71, de Fresnes à la route nationale n° 186.

3. La partie de la rue du Château, à Neuilly, comprise entre l'extrémité de la route départementale n° 12 et la route nationale n° 13, et à laquelle se réduisent les routes départementales n°s 34 et 6, par suite des dispositions de l'article précédent, est incorporée à la route départementale n° 12, de Paris à Neuilly, dont elle formera le prolongement jusqu'à la route nationale.

31 *juillet* 1851. — Le chemin de grande communication n° 12, de Roubaix à Saint-Amand, avec embranchement entre Lannoy et la frontière de Belgique, vers Tournay, et la partie du chemin de grande communication n° 6, de Lille à Lannoy, que le chemin n° 12 emprunte à partir de Lannoy jusqu'aux abords de Hem, sont et demeurent classés parmi les routes départementales du Nord, sous le n° 19 et avec la dénomination de route de Roubaix à Tournay et à Saint-Amand.

TABLES DES MATIÈRES (*)

DISPOSÉES

PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE ET PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE

POUR

LES LOIS, DÉCRETS ET ARRÊTÉS

PUBLIÉS EN 1851.

PREMIÈRE TABLE.

RÉCAPITULATION PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE.

Nota. On a rappelé *en italique*, les pièces, notices et décisions imprimées à la suite ou en tête de chaque loi, décret ou arrêté.

Les décisions diverses *marquées* (*) *dans la table*, et imprimées collectivement dans un même article, sont seules rappelées sans aucune date.

(*) *Voir*, page 226 de la première partie de ce volume, la table de l'*État général du Personnel*.

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des articles.	NUMÉROS des pages.
1851.			
25 janv.	Canaux et rivières canalisées; obstacles à la navigation; infraction au cahier des charges. — (Compagnie concessionnaire de la Lys). — *Notice*.	9	22
1er févr.	Entrepreneur; décompte; réclamations; déchéance. — (Moneron). — *Notice*.	10	25
1er févr.	Entrepreneur. — Terrassements. — Travaux en plus; ordre écrit. — Intérêts. — (Desroy).	11	27
1er févr.	Grande voirie; procès-verbaux; timbre et enregistrement. (Berton). — *Notice*.	12	30
1er févr.	Moulins et usines; suppression; indemnité; vente nationale. — (Veuve Baron et Sedillier). — *Notice*.	13	33
1er févr.	Alignements; arrêté préfectoral; contravention. — (Marchesi).	14	36
1er févr.	Cours d'eau non navigables; curage; redressement et élargissement; dépenses. — (Richard de Vesvrotte). — *Notice*.	18	49
3 févr.	Cours d'eau non navigables; rectification; expropriation; compétence. — (Mignerot c. Coutel). — *Notice*. . . .	19	51
8 févr.	Chemins de fer; impôt des mutations — *Notice*. . . .	20	54
	1re espèce. — (Chemin de Paris à Orléans).		55
	2e espèce. — (Chemin du Centre).		57
8 févr.	Procédure; pourvoi contre les motifs d'une décision. — (Chemin de fer de Tours à Nantes). — *Notice*. . . .	21	58
8 févr.	Entrepreneur; décompte; réclamation; déchéance opposée. — (Cassagne et Capdeville).	22	60
15 févr.	Ponts suspendus sur la Loire, entre Varades et Saint-Florent. — *Cahier des charges*. — *Adjudication*.	23	62
17 févr.	Expropriation; jury; composition. — (Colliau-Carment). .	24	69
22 févr.	Entrepreneur; interprétation de marché. — (Andrieu fils). — *Note*.	25	71
27 févr.	Routes; limites; contenance; conflit. — (Auguy). — *Notice*.	26	72
27 févr.	Expropriation; plans parcellaires. — (Avisse).	27	77
1er mars.	Moulins et usines; règlement d'eau; instruction contradictoire; interprétation. — (Dambrin de Calménil). — *Notice*.	28	78
1er mars.	Endiguements; valeur imposable; expertise; répartition des dépenses; compétence. — (Labatie, Durand-Mathieu et Cuynat c. la commission spéciale du Sault-du-Moine). — *Notice*.	29	80
5 mars.	Comptabilité. — Reversements et réimputations. — (*Circulaire et modèles*).	15	37
8 mars.	Actes administratifs; interprétation; tiers. — (Compagnie Usquin c. Arnaud).	30	87
8 mars.	Procédure; pourvoi. — (Héritiers Praslin).	31	89
8 mars.	Chemins de fer; dommages; recours en garantie contre l'état; chose jugée. — (Chemin de fer d'Avignon). — *Notice*.	32	90
8 mars.	Indemnités; dommages. — (Brunet). — *Notice*).	33	92
8 mars.	Indemnités; prescription quinquennale. — (Rivron). — *Notice*.	34	93
22 mars.	Moulins et usines; clause de suppression sans indemnité. — (Noé, Suterre et consorts).	35	94

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des articles.	NUMÉROS des pages.
1851. 5 nov.	Routes; terrains inutiles. — Parcelles acquises des riverains. — (*Circulaire*).	112	445
10 nov.	Interdiction du travail le dimanche et les jours fériés. — (*Circulaire*).	113	446
18 nov.	Permissions de voirie : — 1° Circulaire.	114	447
	2° Projet de règlement.		450
	3° Projet d'arrêté.		460
20 nov.	Personnel. — Congés. — (*Circulaire*).	115	464
(*)	Personnel. — Décorations; promotions; décisions diverses; décès.	116	466
(*)	Personnel. — Promotions; décisions diverses; retraites.	142	525
(*)	Classements de routes départementales. — Dates et extraits des décrets.	143	530

FIN DE LA PREMIÈRE TABLE.

ANALYSE DES MATIÈRES PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

DEUXIÈME TABLE.

***Nota.* Les numéros indiquent la première page des lois, décrets et arrêtés à consulter.**

A

B

D

F

G

H

I

S

FIN DU VOLUME.


HW 2SEG C


HW 2SEG C

